European Parliament
2024-2029

TEXTS ADOPTED

P10_TA(2026)0009

Aviopasažieru tiesības

Eiropas Parlamenta 2026. gada 21. janvāra normatīvā rezolūcija par Padomes nostāju pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: otrais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Padomes nostāju pirmajā lasījumā (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2013. gada 11. jūlija atzinumu[1],
- pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,
- ņemot vērā Komisijas atzinumu (COM(2025)0630),
- ņemot vērā Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā[2] attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0130),
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas 2025. gada 13. oktobra pamatnostādnes saskaņā ar Reglamenta 74. pantu,
- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 7. punktu,
- ņemot vērā Reglamenta 68. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ieteikumu otrajam

---

1 OV C 327, 12.11.2013., 115. lpp.
2 OV C 93, 24.3.2017., 336. lpp.

lasījumam (A10-0001/2026),

1. apstiprina turpmāk norādīto nostāju otrajā lasījumā;
2. uzdod priekšsēdētājai Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

P10_TC2-COD(2013)0072

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta otrajā lasījumā 2026. gada 21. janvārī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2026/..., ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru[2],

---

1 OV C 327, 12.11.2013., 115. lpp.

2 Eiropas Parlamenta 2014. gada 5. februāra nostāja (OV C 93, 24.3.2017., 336. lpp.) un Padomes 2025. gada 29. septembra nostāja pirmajā lasījumā (OV C, C/2025/5782, 30.10.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Eiropas Parlamenta 2026. gada 21.janvāra nostāja.

tā kā:

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

***(1a) Savienības likumdevējs 1. un 4. apsvērumā apstiprina mērķus ES tiesību aktiem gaisa pārvadājumu jomā, proti, nodrošināt augstu pasažieru aizsardzības līmeni, pilnībā ņemt vērā patērētāju aizsardzības prasības kopumā un paaugstināt noteiktos aizsardzības standartus, kā noteikts šajā regulā. Tas būtu jāpanāk, stiprinot aviopasažieru tiesības, uzlabojot juridisko noteiktību gan aviopasažieriem, gan gaisa pārvadātājiem un kodificējot galvenos Tiesas nolēmumus, ar kuriem interpretē Regulu (EK) Nr. 261/2004, kā arī nodrošinot, ka gaisa pārvadātāji darbojas saskaņā ar saskaņotiem nosacījumiem liberalizētā tirgū. Tas nozīmē arī to, ka nekādā gadījumā nedrīkstētu samazināt Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktos aizsardzības standartus. Attiecīgi būtu pilnībā jāizmanto to aviopasažieru tiesību potenciāls, ko aizsargā Regula (EK) Nr. 261/2004 un Regula (EK) Nr. 2027/97, un būtu jānodrošina efektīvāka, lietderīgāka un konsekventāka šādu tiesību piemērošana visā Savienībā, vienlaikus ņemot vērā gaisa pārvadātāju intereses un turpinot nodrošināt līdzsvaru starp aviopasažieru un gaisa pārvadātāju interesēm.* [Gr. 1]**

---

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

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

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

(3) Pētījumā par aviopasažieru tiesību pašreizējo aizsardzības līmeni ES, ko Komisija pasūtīja un publicēja 2020. gadā (~~"~~***Steer*** pētījums~~"~~), ~~tika konstatēts~~***ir apgalvots***, ka pasažieru galvenā prioritāte ceļojuma traucējumu gadījumā ir saņemt atbalstu, kā arī maršruta maiņas piedāvājumu, lai viņi pēc iespējas drīzāk nonāktu galamērķī. ~~Pētījumā tika konstatēts~~***Šajā saistībā Steer pētījums liecina, ka atbilstoši pasažieru prioritātēm kompensācijas izmaksa ir trešajā vietā no piedāvātajām iespējām. Tomēr no šā pētījuma nevar secināt***, ka kompensācijas izmaksa ~~ir trešā no~~***būtu uzskatāma par zemu*** pasažieru ~~prioritātēm~~***prioritāti trīs iemeslu dēļ***. ***Pirmkārt, pats jautājuma formulējums jau ir neobjektīvs, sašaurinot iespējamo atbilžu dažādību, jo respondentiem piedāvātās trīs iespējas pēc būtības nav salīdzināmas. Lai gan divas no piedāvātajām iespējām (atbalsts un maršruta maiņa) ir tūlītēji risinājumi steidzamai problēmai (lidojuma traucējumi), trešā iespēja (kompensācija) pēc būtības nav tūlītējs un ir ne tik steidzams risinājums. Saskaņā ar šo*** ~~No otras puses, pētījums arī parādīja, ka absolūtās un relatīvās izmaksas, kas gaisa pārvadātājiem rodas, īstenojot~~ regulu ***paredzētās kompensācijas mērķis ir atlīdzināt kaitējumu, kas radies traucējumu dēļ, ar maksājumu, kurš palīdz pasažierim ilgterminā, nevis atrisina tūlītēju problēmu (nodrošinot atbalstu vai maršruta maiņu). Ir tikai dabiski, ka statistiski vidējais respondents trešajā vietā ierindo trešo iespēju (kompensācija), kas ir vismazāk steidzamā un kam ir vismazākā tūlītējā ietekme. Tomēr***

nebūtu loģiski un statistiski pareizi no šā sarindojuma secināt, ka kompensācijas saņemšana pasažierim ir ievērojami mazāk svarīga. Otrkārt, pētījuma jautājuma formulējums rada mākslīgu pienākumu respondentam izvēlēties vienu no piedāvātajām iespējām un sarindot tās prioritārā secība, lai gan spēkā esošajā Regulā (EK) Nr. 261/2004~~, kopš 2011. gada ir ievērojami palielinājušās, kā rezultātā varētu tikt ierobežots gaisa pārvadātāju apkalpoto maršrutu skaits vai ilgtermiņā tiks samazināta~~ ***šīs trīs iespējas pastāv vienlaicīgi un nekādā veidā nav savstarpēji izslēdzošas. Treškārt, Steer pētījuma sarindojums izriet no mijiedarbības ar patērētāju un pasažieru organizācijām un dokumentu izpētes, bet nebalstās uz visaptverošu pasažieru aptauju. Tāpēc, lai izvairītos no Steer pētījuma jautājuma formulējuma un metodikas neobjektivitātes, ir vērts iepazīties ar citām reprezentatīvām aviopasažieru aptaujām par kompensācijas saņemšanu saskaņā ar šo regulu. Eiropas Revīzijas palātas (ERP) 2018. gadā veiktajā statistiskajā apsekojumā[5], kurā piedalījās 10 350 pēc nejaušības principa atlasītu personu no desmit dalībvalstīm, otrajā vietā ierindojas "tiesības uz kompensāciju atcelta brauciena vai iekāpšanas atteikuma gadījumā", proti, to atzīmēja 39,6 % aptaujāto no desmit iespējām, no kurām*** pasažieriem ~~piedāvātā savienojamība.~~ ~~Tāpēc~~***bija jāizvēlas trīs tiesības, kuras viņi "uzskatīja par vissvarīgākajām", bet "tiesības uz alternatīvu pārvadājumu ilgas kavēšanās, atcelta brauciena vai iekāpšanas atteikuma gadījumā" kā vēlamāko risinājumu izvēlējās tikai nedaudz vairāk respondentu, proti,***

---

5 ***Sk. 22. lpp šajā dokumentā: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_LV.pdf.***

41,7 %. Ņemot vērā šo niecīgo atšķirību, nebūtu jāsecina, ka šīs divas cieši sarindotās iespējas liecina par faktisku prioritāro secību. YouGov aptaujā, kuru 2025. gada pavasarī pasūtīja kāda sūdzību izskatīšanas aģentūra un kurā piedalījās 3059 iedzīvotāji Vācijā, Spānijā un Dānijā, 70 % respondentu uzstāja, ka ir jāsaglabā pašreizējais kompensēšanas noteikums, uzsverot, ka pasažieriem nevajadzētu zaudēt savas tiesības apmaiņā pret maznozīmīgu ietaupījumu, savukārt tikai 14 % deva priekšroku ietaupīt iedomātu 1 EUR no biļetes cenas. Pat nozares asociācija Airlines for Europe (A4E) pēc savas YouGov aptaujas, kas atspoguļo vairāk nekā 6000 patērētāju viedokli piecās dalībvalstīs, secina, ka "75 % pasažieru, kuri lidojuši pēdējo 12 mēnešu laikā, atbalsta pašreizējo kompensācijas līmeņu saglabāšanu"[6]. Šie pierādījumi pamato Savienības likumdevēja lēmumu Regulas (EK) Nr. 261/2004 ~~pārskatīšanā īpaša uzmanība būtu~~ jāpievēršs***pārskatīšanas kontekstā nemazināt spēkā esošās*** pasažieru ~~tiesībām~~***tiesības uz kompensāciju, kā arī citas vienlīdz svarīgas tiesības*** uz atbalstu un maršruta maiņu***. Abas tiesību kategorijas, kas aplūkotas iepriekš minētajos pierādījumos, proti, "kompensācija" un "atbalsts un maršruta maiņa", ir jāuzskata par vienotu veselumu, un tās nedrīkst mākslīgi pretstatīt. Var pilnībā ņemt vērā gaisa pārvadātāju***~~, vienlaikus ņemot vērā~~ ekonomiskos stimulus ~~gaisa pārvadātājiem~~ un ietekmi uz ~~savienojamību~~***savienotību, vienlaikus saglabājot spēkā esošās aviopasažieru tiesības un augstu patērētāju aizsardzības līmeni***.
[Gr. 2]

---

6 ***Sk. A4E 2025. gada 14. oktobra paziņojumu presei https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3a) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 mērķiem 2023. gadā veikts neatkarīgs recenzēts pētījums[7] sniedz pārliecinošus pierādījumus, ka regula tās pašreizējā formā efektīvi samazina vidējos lidojuma kavēšanās laikus. Tajā konstatēts, ka šī ietekme ir nepārprotami ekonomiski nozīmīga un nav atkarīga no gaisa pārvadātāju lēmumiem par regulāro lidojumu ilgumu. Tas apstiprina, ka statistiski hipotēzi par ietekmes neesamību var bez šaubām noraidīt. Tajā norādīts, ka pētījuma rezultāti ir attiecināmi arī uz lidojumu precizitātes rādītājiem (ielidošanas kavēšanās un "ielidošanā paredzētajā laikā") un saglabājas arī attiecībā uz alternatīvām specifikācijām. Turklāt tajā konstatēts, ka spēkā esošā regula visefektīvāk samazina kavējumus maršrutos, kuros ir zema konkurence. Tas uzsver, ka no ekonomiskā viedokļa kompensācijas sistēmā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 ir piemērots princips, ka atbildība būtu jāuzņemas tai pusei, kura vislabāk spēj to novērst un pārvaldīt ar viszemākajām izmaksām. Gaisa pārvadātāji, nevis pasažieri, saglabātu kontroli pār punktualitāti, izmantojot grafikus, tehnisko apkopju plānošanu, apkalpes un gaisa kuģu rotāciju un traucējumu novēršanas stratēģijas.

---

[7] ***Sk. Gnutzmann un Spiewanowski publikāciju: Transport Policy 136 (2023), 155.–168. lpp., https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Saistot atbildību ar ielidošanas kavēšanos galamērķī, regula nodrošinātu gaisa pārvadātājiem nepieciešamos ekonomiskos stimulus samazināt ilgas kavēšanās un atcelšanas gadījumus. Šā pētījuma konstatējumi apstiprina Savienības likumdevēja lēmumu saglabāt un padarīt skaidrāku vienoto trīs stundu slieksni kompensācijai lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā, pašreizējos kompensācijas līmeņus un attāluma sliekšņus, nodrošinot, ka pašreizējais pasažieru tiesību aizsardzības līmenis netiek pazemināts, tiek faktiski uzlabota savienotība un saglabāti gaisa pārvadātāju ekonomiskie stimuli. **[Gr. 3]**

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

(5) ~~Lai palielinātu juridisko noteiktību gaisa pārvadātājiem un pasažieriem, ir vajadzīga jēdziena "ārkārtēji apstākļi" definīcija, kurā ņemts vērā Tiesas spriedums lietā C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann pret Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA)[8] ("spriedums lietā C-549/07") par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju.~~ Jēdziens "ārkārtēji apstākļi" ***ir ļoti bieži bijis temats Tiesas judikatūrā. Lai aviopasažieru tiesības varētu īstenot efektīvāk un konsekventāk, būtu jānodrošina lielāka skaidrība par to*** ~~būtu jāprecizē, izmantojot neizsmeļošus tādu apstākļu sarakstus~~, kas ir ārkārtēji apstākļi ~~vai kas nav ārkārtēji apstākļi~~***. Saskaņā ar judikatūru notikumi, kuru cēlonis ir "iekšējs", būtu jānošķir no notikumiem, kuru cēlonis apkalpojošajam gaisa pārvadātajam ir "ārējs". Notikumi būtu jāuzskata par ārējiem, ja tie izriet no apstākļiem, kuri nav gaisa pārvadātāja kontrolē un kurus izraisa dabiska parādība vai trešās personas darbība***. ***Šādus ārējus notikumus parasti būtu jāuzskata par ārkārtējiem apstākļiem. Notikumi, kas neatbilst šiem kritērijiem, būtu jākvalificē kā iekšēji, un tāpēc tie nebūtu jāuzskata par ārkārtējiem apstākļiem.***

---

8 ~~Tiesas spriedums (ceturtā palāta), 2008. gada 22.decembris, Friederike Wallentin-Hermann pret Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, Lieta C-549/07, ECLI:EU:C:2008:~~

Šāds nošķirums būtu vēl jāprecizē, izmantojot izsmeļošu to apstākļu sarakstu, kas ir skaidri identificējami kā tādi, kurus var uzskatīt par ārkārtējiem. Lai grozītu ārkārtēju apstākļu sarakstu, Komisijai ~~ik pēc trim gadiem ārkārtas apstākļu saraksts būtu jāpārskata un attiecīgā~~***būtu jādeleģē pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus, lai šo sarakstu vajadzības*** gadījumā ~~būtu jāierosina, lai~~***papildinātu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu[9]. Lai deleģēto aktu sagatavošanā jo īpaši nodrošinātu vienlīdzīgu dalību,*** Eiropas Parlaments un Padome ***visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un*** minēto ~~sarakstu atjaunināt~~u***iestāžu eksperti var regulāri piedalīties Komisijas ekspertu grupu sanāksmēs, kurās tiek sagatavoti deleģētie akti***. **[Gr. 4]**

---

9 ***Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.)***.

(5a) Saskaņā ar Monreālas konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības būtu jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus saprātīgos pasākumus. Tiesa savā judikatūrā ir sniegusi sīkāku informāciju par pienākuma veikt "saprātīgus pasākumus" nozīmi un par tā ierobežojumiem. **[Gr. 5]**

~~(6) Spriedumā Lietā C-549/07 Tiesa nosprieda, ka negaidīta tehniska problēma nav ārkārtējs apstāklis, izņemot gadījumus, kad negaidītā tehniskā problēma radās no slēpta ražošanas defekta, ko atklājis lidaparāta konstruktors vai kompetentā iestāde, vai gaisa kuģa kaitējuma, ko izraisījusi sabotāža vai terorisms. Tomēr, ņemot vērā gūto pieredzi un to, ka ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt, lai tiesības, kas pasažieriem piešķirtas saskaņā ar šo regulu, nekaitētu drošumam, noteiktos apstākļos ar noteiktu aprīkojumu saistītas tehniskas problēmas ir ārkārtēji apstākļi.~~ **[Gr. 6]**

~~(7) Spriedumā apvienotajās lietās C-156/22, C-157/22 un C-158/22 (TAP Portugal pret flightright GmbH un Myflyright GmbH)[10] par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka lidojumam būtiska apkalpes locekļa neparedzēta prombūtne slimības vai pat negaidītas nāves dēļ, kas notiek īsi pirms lidojuma, nav ārkārtējs apstāklis. Tomēr, kaut arī gaisa pārvadātājiem ir pienākums veikt visus saprātīgos pasākumus, lai nodrošinātu pilota, otrā pilota vai minimālās vajadzīgās salona apkalpes nomaiņu, praksē šā pienākuma izpilde ārpus gaisa pārvadātāja mājas bāzēm prasa ievērojamu laiku un lielas finansiālas izmaksas. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt, ka apkalpes locekļa, kura klātbūtne ir būtiska lidojumam, negaidītai slimībai vai nāvei, piemēram, ja tā notiek dienu pirms lidojuma ārpus gaisa pārvadātāja mājas bāzēm, vajadzētu būt ārkārtējam apstāklim.~~ **[Gr. 7]**

---

10 ~~Tiesas spriedums (trešā palāta), 2023. gada 11. maijs, TAP Portugal pret flightright GmbH un Myflyright GmbH, Apvienotās lietas no C-156/22 līdz C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

(8) Spriedumos Lietās C-28/20 (Airhelp Ltd pret Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann u.c. pret TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS pret Eurowings GmbH)[13] un C-287/20 (EL un CP pret Ryanair DAC)[14] par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka gaisa pārvadātāja personāla streiki nav ārkārtēji apstākļi. Tomēr streika gadījumā dažas aviosabiedrības personāla prasības nav gaisa pārvadātāja kompetencē un ir ārpus tā kontroles, piemēram, izmaiņas pensionēšanās vecumā vai finanšu iemaksās, un šos jautājumus var risināt tikai valsts iestādes. Tāpēc ir lietderīgi paredzēt, ka konkrēti aviosabiedrību personāla streiki ir ārkārtēji apstākļi. **[Gr. 8]**

---

11 Tiesas spriedums (virspalāta), 2021. gada 23. marts, Airhelp Ltd contre Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, Lieta C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226

12 Tiesas spriedums (trešā palāta), 2018. gada 17. aprīlis, Helga Krüsemann u.c. pret TUIfly GmbH, Lieta C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Tiesas spriedums (devītā palāta), 2021. gada 6. oktobris, CS pret Eurowings GmbH, Lieta C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 Rīkojums lietā C-287/20, 2022. gada 10. janvāris (EL un CP/Ryanair DAC), Lieta C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) Spriedumā Lietā C-173/07 (Emirates Airlines - *Direktion für Deutschland pret Diether Schenkel*)[15] par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka jēdziens "lidojums" Regulas (EK) Nr. 261/2004 nozīmē nebija definēts, bet Tiesa to interpretēja par tādu, ka tā būtībā ir viena gaisa pārvadātāja darbība, kas ir šī pārvadājuma, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu, "vienība". Lai izvairītos no neskaidrībām un ņemot vērā gūto pieredzi, tagad būtu jāparedz jēdziena "lidojums", kā arī saistīto jēdzienu "savienotais lidojums" un "brauciens" skaidra definīcija.

(10) Spriedumā Lietā C-537/17 (Claudia Wegener pret Royal Air Maroc SA)[16] par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēroja jebkura lidojuma daļai, kas ir daļa no viena brauciena, neatkarīgi no tā, kur lidojumi notiek, tostarp lidojumiem, kas pilnībā tiek veikti ārpus Savienības. ***Pamatojoties uz šo spriedumu un lai izveidotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, ir jāuzskata, ka,*** ja sākotnējais izlidošanas punkts atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, vai ~~– ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības apkalpojošais gaisa pārvadātājs –~~ ja brauciena galamērķis atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, būtu jāpiemēro šī regula. **[Gr. 9]**

---

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

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

(11) Pētījums liecina, ka gaisa pārvadātāju atbilstības līmenis Regulai (EK) Nr. 261/2004 atšķiras, un Savienības gaisa pārvadātājiem kopumā ir augstāks atbilstības līmenis nekā trešās valsts gaisa pārvadātājiem. Tāpēc vienlīdzīgu konkurences apstākļu atjaunošana starp Savienības un trešās valsts gaisa pārvadātājiem un Savienības gaisa pārvadātāju ekonomiskās ilgtspējas uzlabošana atbalstīs Savienības konkurētspēju un galu galā uzlabos pasažieru aizsardzību kopumā.

(11a) Lai panāktu godīgu starptautisko konkurenci un nodrošinātu, ka pasažierus aizsargā vienots un saskaņots tiesību satvars, Regula (EK) Nr. 261/2004 būtu jāpiemēro visiem braucieniem Savienībā, kā arī visiem braucieniem no Savienības un uz Savienību. **[Gr. 10]**

~~(12) Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā ir atzītas tālāko reģionu īpatnības, jo īpaši saistībā ar to attālumu. Ņemot vērā pieredzi, kas gūta saistībā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004, ir jānodrošina teritoriālā savienojamība tālākajiem reģioniem un jāuzlabo kohēzija visā Savienībā, kas tādējādi sniegtu maksimālu labumu pasažieriem. Ņemot vērā konkrētās īpašības, kas piemīt braucieniem starp tālākajiem reģioniem un citu teritoriju dalībvalstī, uz kuru attiecas Līgumi, kompensācijas apmērs būtu jānosaka, pamatojoties uz braucienu faktisko attālumu.~~ **[Gr. 11]**

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

(14) Spriedumā Lietā C-22/11 (Finnair Oyj pret Timy Lassooy)[17] par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka jēdziens "iekāpšanas atteikums" ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas ne tikai uz iekāpšanas atteikumiem virspārdošanas gadījumos, bet arī uz iekāpšanas atteikumiem citu, piemēram, operatīvu, apsvērumu dēļ. Pasažieriem, kuri ir ieradušies uz iekāpšanu un kuriem iekāpšana tiek atteikta~~,~~ vai kuri iepriekš ir informēti, ka viņiem pret viņu gribu iekāpšana tiks atteikta, bez nepamatotas kavēšanās būtu jāsaņem atlīdzinājums ***un kompensācija***. **[Gr. 12]**

~~(15) Tajā pašā laikā ir arī pamatoti iemesli pasažieriem atteikt iekāpšanu, piemēram, veselības, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļošanas dokumentu dēļ. Kā minēts grozītajā Konvencijā par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta 1963. gada 14. septembrī Tokijā, gaisa pārvadātājiem ir arī pamatots iemesls atteikt iekāpšanu pasažieriem, kuru uzvedība apdraud lidojuma drošumu vai drošību. Šajos gadījumos pierādīšanas pienākums būtu jāuzņemas apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.~~ **[Gr. 13]**

---

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

(16) Lai uzlabotu aizsardzības līmeni, pasažieriem iekāpšanu atpakaļceļa lidojumā nevajadzētu atteikt uz tāda pamata, ka viņi nav izmantojuši tā paša gaisa pārvadājuma līgumā iekļautu turpceļa lidojumu.

(17) Pašlaik no pasažieriem dažkārt iekasē administratīvu soda maksu par pareizrakstības kļūdu korekciju to vārdos. Rezervācijas kļūdu saprātīgas korekcijas vai administratīvas izmaiņas – ar noteikumu, ka korekcijas vai izmaiņu rezultātā nenotiek pārvadājumu laika, datuma, maršruta vai pasažiera maiņa – būtu jānodrošina bez maksas.

(18) Atcelšanas gadījumā izvēlei starp atlīdzinājuma saņemšanu, ceļojuma turpināšanu ar maršruta maiņu vai ceļošanu ***vēlāk tajā pašā dienā vai*** vēlākā datumā vajadzētu būt pasažiera, nevis gaisa pārvadātāja lēmumam. **[Gr. 14]**

***(18a) Gadījumos, kad pasažieris paziņo, ka lidojumu neizmantos, gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt pienākumam bez maksas atlīdzināt pasažierim nodokļus, ko tas jau samaksājis.* [Gr. 15]**

(19) Lidostas vadības dienestiem lidostās~~, kurās apkalpo vairāk nekā piecus miljonus~~ ***ar*** pasažieru ***pārvadājumu apjomu gadā, kas vismaz trīs gadus pēc kārtas nav bijis mazāks par četriem miljoniem pasažieru***~~gadā~~, un lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši gaisa pārvadātājiem un virszemes pakalpojumu sniedzējiem, ***navigācijas pakalpojumu sniedzējiem un atbalsta sniedzējiem pasažieriem ar invaliditāti un pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, būtu jāveic atbilstoši pasākumi nolūkā nodrošināt koordināciju un sadarbību starp lidostas lietotājiem***~~būtu jāsadarbojas~~, lai līdz minimumam samazinātu daudzkārtēju lidojumu traucējumu ietekmi uz pasažieriem. Tādēļ lidostas vadības dienestiem šādiem gadījumiem būtu ~~jāsagatavo~~***jānodrošina pienācīga koordinācija, izmantojot piemērotus*** ārkārtas rīcības ~~plāni~~***plānus,*** un kopīgi ***ar valsts, reģionālajām vai vietējām iestādēm*** jāstrādā pie šādu plānu izstrādes. ~~Visās citās lidostās lidostas vadības dienestam būtu jādara viss iespējamais, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību situācijās, kas varētu novest pie ievērojama skaita iestrēgušu pasažieru un informētu iestrēgušos pasažierus~~***Šādi plāni valstu izpildiestādēm būtu jāizvērtē un vajadzības gadījumā jāpielāgo***. **[Gr. 16]**

(19a) Gaisa pārvadātājiem būtu jāizstrādā procedūras un koordinēta rīcība, kā pienācīgi informēt iestrēgušos pasažierus. Procedūrās būtu skaidri jānorāda, kura struktūra katrā lidostā atbild par aprūpi, atbalstu, maršrutu maiņu vai atlīdzinājuma izmaksu, un tajās jāizklāsta šādu pakalpojumu sniegšanas norise un nosacījumi. **[Gr. 17]**

(19b) Lai pasažieriem sniegtu atbalstu lidojumu traucējumu vai arī ar kavēšanos piegādātas, sabojātas vai nozaudētas bagāžas gadījumos, gaisa pārvadātājiem lidostās būtu jāizveido kontaktpunkti, kuros gaisa pārvadātāja personāls vai gaisa pārvadātāja uzdevumā darbojošās trešās personas sniegtu pasažieriem nepieciešamo informāciju par viņu tiesībām, tostarp sūdzību iesniegšanas procedūrām, un palīdzētu pasažieriem nekavējoties rīkoties. **[Gr. 18]**

(19c) Ņemot vērā īsos termiņus sūdzību iesniegšanai par bojātu, ar aizkavēšanos saņemtu vai nozaudētu bagāžu, ikvienā lidostā būtu jāizveido īpašs bagāžas pretenziju dienests, kur pasažieriem uzreiz pēc ierašanās būtu iespēja iesniegt sūdzību. Šajā nolūkā gaisa pārvadātājiem būtu jānodrošina pasažieriem sūdzības veidlapas visās Savienības oficiālajās valodās. Veidlapai varētu arī būt vienota īpašuma pretenzijas ziņojuma (PIR) forma. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanā, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai ar īstenošanas aktiem noteikt standartizētas sūdzības veidlapas formu. **[Gr. 19]**

(20) ~~Regulā~~***Regulas*** (EK) Nr. 261/2004 ~~būtu nepārprotami jāiekļauj~~***mērķis ir stiprināt patērētāju*** tiesības ~~uz kompensāciju pasažieriem, kas piedzīvo ilgu kavēšanos,~~***, nodrošinot augstu aizsardzības līmeni aviopasažieriem iekšējā tirgū*** saskaņā ar ~~Tiesas spriedumu~~***Pamattiesību hartas 38. pantu.*** Apvienotajās lietās C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon un Alana Sturgeon pret Condor Flugdienst GmbH***)*** un C-432/07 (Stefan Böck un Cornelia Lepuschitz pret Air France SA)[18] (“spriedums apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07”) ***Tiesa atspoguļoja šo mērķi, atzīstot, ka pasažieriem, kuru lidojums kavējas trīs stundas vai ilgāk, rodas zaudējumi neatgriezeniska laika zaudējuma veidā, kas ir jākompensē nekavējoties un standartizētā veidā***.

---

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

Balstoties uz vienlīdzīgas attieksmes principu, Tiesa apstiprināja, ka šāda ilga kavēšanās rada kaitējumu, kas ir salīdzināms ar atcelšanu, un ka atšķirīgu attieksmi nevar objektīvi pamatot. Konkrētāk, Tiesa uzskatīja, ka tad, ja ielidošanas kavēšanās ir trīs stundas vai ilgāka, attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības uz tādu pašu kompensāciju kā pasažieriem, kuru sākotnējais lidojums ir atcelts un kuriem gaisa pārvadātājs nevar piedāvāt maršruta maiņu saskaņā ar ~~minētajā spriedumā minēto~~***regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā paredzētajiem nosacījumiem, proti, lidojumu, kas sāktos ne vairāk kā vienu stundu pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegtu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika. Saskaņā ar*** vienlīdzīgas attieksmes principu ~~attiecībā uz atlīdzinājumu, maršruta maiņu un~~***šādas tiesības uz*** kompensāciju būtu ~~jāpiemēro vieni un tie paši noteikumi~~***jāattiecina arī uz pasažieriem, kuru lidojumi nav atcelti, bet kuri ir zaudējuši līdzvērtīgu laiku tāpēc, ka gan izlidošana ir pārcelta uz agrāku laiku nekā bijis paredzēts, gan ielidošana kavējas. Attiecīgi, lai saglabātu stingrus pasažieru aizsardzības pasākumus saskaņā ar Hartas 38. pantu, kā arī lai nodrošinātu vienotu aizsardzību, juridisko noteiktību un efektīvu izpildi visās dalībvalstīs, Regulā (EK) Nr. 261/2004 būtu skaidri jānosaka kopīgs trīs stundu slieksnis kompensācijas saņemšanai, ja pasažieri neatgriezeniski zaudē laiku, kas ir trīs stundas vai ilgāks salīdzinājumā ar gaisa pārvadātāja sākotnēji plānoto ilgumu.*** **[Gr. 20]**

~~(21) Spriedumā apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 attiecībā uz kavēšanās gadījumiem ir minēta vienota trīs stundu robežvērtība, kas iedarbina kompensāciju. Tomēr kopš Regulas (EK) Nr. 261/2004 ieviešanas gūtā pieredze liecina, ka daudzas kavēšanās nevar atrisināt trijās stundās, kā minēts spriedumā, un īsa robežvērtība var palielināt atcelto lidojumu skaitu, kad gaisa pārvadātāji, atceļot vienu vai vairākus lidojumus, lai gaisa kuģi pārvietotu uz nākamo lidojumu, samazina aizkavēto lidojumu domino ietekmi uz turpmākajiem lidojumiem. Vairumā gadījumu pasažieris joprojām dotu priekšroku tam, ka lidojums kavējas, nevis tiek atcelts, jo šādi pasažierim ir lielāka noteiktība, attiecībā uz pēc iespējas ātrāku ierašanos attiecīgajā galamērķī. Daudzos maršrutos lidojumu biežums ir ierobežots, un atcelšanas gadījumā pasažierim nevar nekavējoties nomainīt maršrutu. Tādējādi laika robežvērtības palielināšana pasažierim sniedz priekšrocības.~~ **[Gr. 21]**

~~(22) Nolūkā saglabāt savienojamību, robežvērtības, kuru pārsniegšana dod tiesības uz kompensāciju, būtu jāpalielina, lai ņemtu vērā finansiālo un konkurētspējas ietekmi uz nozari. Tādējādi būs iespējams izvairīties no tā, ka tiek stimulēta biežāka lidojumu atcelšana vai ka tiek ierobežots apkalpoto maršrutu skaits, vai ka ilgtermiņā samazinās pasažieriem piedāvātā savienojamība. Lai nodrošinātu, ka pasažieriem, kas ceļo Savienībā, būtu vienādi kompensācijas nosacījumi, robežvērtībai būtu jābūt vienādai visiem ceļojumiem Savienībā.~~ **[Gr. 22]**

(23) Standartizētā kompensācija Regulā (EK) Nr. 261/2004 ir paredzēta, lai kompensētu laika zudumu, kas ir kopīgs visiem pasažieriem. ~~Regulā (EK) Nr. 261/2004 noteiktās summas daudzos gadījumos varētu pārsniegt pasažieriem nodarītā kaitējuma apmēru, kā konstatēts ekonomiskos pētījumos.~~ Tāpēc ir lietderīgi noteikt ~~dažādas~~ kompensācijas ~~robežvērtības~~***līmeņus*** atkarībā no traucētā lidojuma attāluma un ielidošanas kavēšanās ilguma. **[Gr. 23]**

~~(24) Saskaņā ar Savienības centieniem veicināt klimatneitrālu un videi draudzīgu mobilitāti ir arī lietderīgi nodrošināt, ka tiesiskais regulējums attiecībā uz pasažieru tiesībām dažādos transporta veidos pēc iespējas konverģē un ka kompensācija starp dažādiem transporta veidiem tiek izlīdzināta.~~ **[Gr. 24]**

(24a) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/2405[19] 14. pantu izveidotais lidojumu emisiju marķējums ir pakalpojumu sniedzēju rīcībā, ja tie savās tīmekļa vietnēs un biļetēs vēlas viegli piekļūstamā formātā un salīdzināmā veidā norādīt precīzu un objektīvu informāciju par ceļojuma ietekmi uz vidi. **[Gr. 25]**

---

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

(25) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību, ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 būtu skaidri jāapstiprina, ka lidojumu saraksta maiņa pasažierus ietekmē līdzīgi kā lidojumu atcelšana ~~vai~~***,*** kavējumi ***vai iekāpšanas atteikums*** un tādējādi tai būtu jārada tādas pašas tiesības. **[Gr. 26]**

(26) Pasažieriem, kuri nokavējuši brauciena savienotā lidojuma daļu iepriekšējā lidojuma traucējuma***, saraksta maiņas vai kavēšanās*** rezultātā, būtu jāsaņem pienācīgs atbalsts, gaidot maršruta maiņu. Šādos gadījumos saskaņā ar vienlīdzīgas attieksmes principu ***un ar Eiropas Savienības Tiesas spriedumu lietā C-11/11 (Air France pret Folkerts)***[20] pasažieriem, sasniedzot alternatīvā lidojuma vai pārvadājuma galamērķi, vajadzētu būt tiesīgiem saņemt kompensāciju uz līdzīga pamata kā tiešo lidojumu pasažieriem, kuri saskaras ar traucējumiem***, ņemot vērā kavēšanos, sasniedzot viņu brauciena galamērķi***. **[Gr. 27]**

---

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

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

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

(29) Ja pasažieris ir izvēlējies mainīt maršrutu pie pirmās izdevības, gaisa pārvadātājs maršruta maiņu bieži vien padara atkarīgu no vietu pieejamības savos pakalpojumos, tādējādi saviem pasažieriem liedzot iespēju ar alternatīviem pakalpojumiem maršrutu mainīt ātrāk. Tāpēc pārvadātājam būtu jāierosina arī citas maršruta maiņas iespējas, tostarp uz alternatīvu lidostu, izmantojot citu maršrutu, cita pārvadātāja pakalpojumus vai citus transporta veidus, ja tas var paātrināt maršruta maiņu. Alternatīvai maršruta maiņai vajadzētu būt atkarīgai no tā, vai ir pieejamas brīvas vietas. ~~Ja gaisa pārvadātājs nav piedāvājis maršruta maiņu un kopējais gaidīšanas laiks tiek pagarināts vismaz par trim stundām, pasažierim vajadzētu būt tiesībām pašam organizēt maršruta maiņu, lai viņš savu galamērķi sasniegtu bez turpmākas kavēšanās.~~ Minētajai maršruta maiņai, ievērojot konkrētus nosacījumus, būtu jānotiek uz gaisa pārvadātāja rēķina un saskaņā ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem. **[Gr. 28]**

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

(31) Tas, vai pārvadāšanas nosacījumi ir līdzvērtīgi, varētu būt atkarīgs no vairākiem faktoriem un konkrētajiem apstākļiem. Ja tas ir iespējams un nerada turpmāku kavēšanos, pasažieriem nevajadzētu pazemināt pārvadājumu pakalpojumu klasi salīdzinājumā ar rezervācijā iekļauto pakalpojumu klasi. Maršruta maiņa pasažierim būtu jāpiedāvā bez papildu maksas, pat ja pasažieriem maršruts tiek mainīts, piedāvājot citu gaisa pārvadātāju vai citu transporta veidu, vai augstākā klasē, vai par augstāku cenu nekā tā, kas samaksāta par sākotnējo pakalpojumu. Būtu jādara viss iespējamais, lai izvairītos no papildu savienojumiem. ~~Ja~~***Personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām*** maršruta ~~maiņai izmanto citu gaisa pārvadātāju vai alternatīvu transporta veidu,~~***maiņas gadījumā nebūtu jāpiemēro nekādi papildu savienotie lidojumi, ja vien pasažieris tam nav piekritis.***

Kopējam ceļošanas laikam vajadzētu būt pēc iespējas tuvākam sākotnējā lidojuma plānotajam ceļošanas laikam***, ņemot vērā pieejamās iespējas lidostā, kurā radās traucējums,*** tajā pašā vai, ja nepieciešams, augstākā pārvadājuma klasē. Ja ir pieejami vairāki lidojumi ar līdzvērtīgu laika grafiku, pasažieriem, kuriem ir tiesības mainīt maršrutu, būtu jāpieņem gaisa pārvadātāja piedāvātais maršruta maiņas piedāvājums, tostarp tad, ja to ekspluatē tādi gaisa pārvadātāji, kas sadarbojas ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Ja ***apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažierim maršruta maiņu ar salīdzināmiem pārvadājuma nosacījumiem, pasažierim būtu jāpiekrīt šādai maršruta maiņai. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažierim maršruta maiņas iespējas, kas neatbilst salīdzināmiem pārvadājuma nosacījumiem, pasažieris varētu atteikt šādu maršruta maiņu. Būtu jāsaglabā tiesības uz maršruta maiņu, tostarp tiesības pašam organizēt maršruta maiņu. Ja*** sākotnējam lidojumam ir rezervēts atbalsts personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, šādam atbalstam vajadzētu būt ~~pieejamai~~***pieejamam*** arī alternatīvajā maršrutā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1107/2006[21]. **[Gr. 29]**

---

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

***(31a) Ja pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu izvēli turpināt braucienu un ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs trīs stundu laikā nav piedāvājis maršruta maiņu, pasažierim vajadzētu būt tiesībām organizēt sava maršruta maiņu ar salīdzināmiem pārvadājuma nosacījumiem, lai bez turpmākas kavēšanās sasniegtu savu galamērķi. Tomēr pasažierim būtu jāsaglabā tiesības uz apkalpojošā gaisa pārvadātāja veiktu maršruta maiņu līdz brīdim, kad pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu lēmumu pašam organizēt maršruta maiņu. Pašiem organizējot maršruta maiņu, pasažieriem būtu jāierobežo izdevumi līdz tādiem, kas ir nepieciešami, saprātīgi un atbilstīgi.* [Gr. 30]**

***(31b) Atbalstu varētu ierobežot vai atteikt, ja tā sniegšana pati par sevi izraisītu ilgāku kavēšanos pasažieriem, kuri gaida kavētu lidojumu vai maršruta maiņu. Ja lidojums kavējas vēlu vakarā, bet var sagaidīt, ka tas notiks īsā laikposmā, un ja pasažieru pārvešana uz viesnīcām un atpakaļ uz lidostu nakts laikā varētu izraisīt daudz ilgāku kavēšanos, gaisa pārvadātājam būtu jāļauj atteikt izmitināšanu viesnīcā un attiecīgo pārvadāšanu. Tāpat, ja gaisa pārvadātājs gatavojas nodrošināt pārtiku un dzērienus, bet tiek informēts, ka var sākties iekāpšana, tam būtu jāļauj atteikt šo atbalstu. Izņemot šos gadījumus, šāds ierobežojums būtu jāpiemēro tikai īpašos izņēmuma gadījumos, jo būtu jādara viss iespējamais, lai samazinātu neērtības pasažieriem.* [Gr. 31]**

(32) Gaisa pārvadātājiem būtu jāpiedāvā pasažieriem atbalsts no paredzētā izlidošanas laika līdz ~~viņu lidojuma izlidošanai vai alternatīvā pārvadājuma atiešanas laikam~~***faktiskajam lidojumam***. Gaisa pārvadātājiem patlaban tiek uzlikta neierobežota atbildība par ~~savu~~ pasažieru izmitināšanu gadījumā, ja ārkārtēji apstākļi turpinās ilgstoši. ~~Šīs neskaidrības, kas saistītas ar to, ka nav noteikts paredzams laika ierobežojums, var apdraudēt pārvadātāja finansiālo stabilitāti un tādējādi negatīvi ietekmēt pasažierus savienojamības kontekstā.~~ Tādēļ gaisa pārvadātājam ***attiecībā uz izmitināšanas ilgumu un – gadījumos, kad pasažieri paši sev noorganizē naktsmājas, – izmaksām un aprūpi*** vajadzētu būt iespējai ~~izmitināšanas~~***ierobežot aprūpes*** sniegšanu ~~ierobežot uz~~***līdz*** trim naktīm. Turklāt ārkārtas rīcības plānošana un nekavējoša maršruta maiņa samazinās risku, ka pasažieri paliek iestrēguši ~~ilgāku~~***ilgu*** laiku. **[Gr. 32]**

(33) Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ~~īpašas~~***sevišķa*** uzmanība, iespējams, jāpievērš pasažieriem ar īpašām vajadzībām, piemēram, personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nepavadītiem bērniem, zīdaiņiem, grūtniecēm un personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, piemēram, cilvēkiem ar smagu diabētu vai epilepsiju. Jo īpaši, iespējams, grūtāk ir organizēt izmitināšanu lidojuma traucējumu gadījumā. Tāpēc jebkuri ierobežojumi attiecībā uz tiesībām uz izmitināšanu ārkārtēju apstākļu gadījumos ***nekādā ziņā*** nebūtu jāattiecina uz šīm pasažieru kategorijām ~~ar noteikumu, ka viņi ir savlaicīgi informējuši apkalpojošo gaisa pārvadātāju~~. **[Gr. 33]**

***(33a) Pakalpojumu sniedzējiem būtu jānodrošina, ka personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām gaisa kuģos vienmēr ir tiesības bez maksas lietot drošuma ziņā apstiprinātas elpošanas ierīces. Komisijai sadarbībā ar nozares pārstāvjiem un organizācijām, kas pārstāv personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, būtu jāsagatavo apstiprinātu medicīnisko skābekļa iekārtu saraksts, pienācīgi ņemot vērā drošuma prasības.* [Gr. 34]**

(34) Regula (EK) Nr. 261/2004 attiecas arī uz pasažieriem, kuri gaisa pārvadājumu rezervējuši kā daļu no kompleksa ceļojuma. Šīs grozošās regulas mērķis ir vēl vairāk uzlabot saskaņotību starp Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2015/2302[22] un Regulu (EK) Nr. 261/2004. Šajā ziņā pasažieriem ~~nebūtu jāļauj uzkrāt attiecīgās tiesības, jo īpaši tās, kas izriet no~~***vajadzētu būt iespējai izvēlēties, saskaņā ar kuru no šiem diviem tiesību aktiem tie izvirza prasības vai, attiecīgā gadījumā, saskaņā ar*** abiem tiesību aktiem. ***Pasažieriem, kuri ir rezervējuši gaisa pārvadājumu kā daļu no kompleksā pakalpojuma, vajadzētu būt iespējai iesniegt prasības saskaņā ar abiem tiesību aktiem, ja, piemēram, pasažieri ir saņēmuši kompensāciju no gaisa pārvadātāja par kavētu lidojumu, bet viņiem ir tiesības uz cenas samazinājumu vai kompensāciju, ko organizators piešķir par konkrētiem pakalpojumiem, piemēram, viesnīcas nakti, maltītēm, ekskursiju vai citiem notikumiem, kas kavēti lidojuma kavēšanās dēļ.***

---

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

Tomēr pasažieriem nevajadzētu ļaut summēt tiesības, ciktāl attiecīgā kompensācija vai cenas samazinājums, kas piešķirts saskaņā ar abiem tiesību aktiem, aizsargā vienas un tās pašas intereses vai tiem ir viens un tas pats mērķis. Ja pasažieri iesniedz prasību gaisa pārvadātājam, gaisa pārvadātājam būtu jāmaksā visa kompensācija, kas pienākas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004. Ja pasažieri iesniedz prasību saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, gaisa pārvadātāja izmaksātā kompensācija būtu jāatskaita no maksājumiem, kas jāveic saskaņā ar Direktīvu (ES) 2015/2302, ciktāl attiecīgās tiesības aizsargā tās pašas intereses vai tām ir tas pats mērķis. **[Gr. 35]**

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

(36) ~~Spriedumā Lietā C-502/18 (CS u.c. pret České aerolinie a.s.)~~[23] ~~par Regulas (EK) Nr. 261/2004 interpretāciju Tiesa nosprieda, ka attiecībā uz savienotajiem lidojumiem, kas ietilpst minētās regulas darbības jomā, jebkuram apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš ir piedalījies vismaz viena no šiem savienotajiem lidojumiem īstenošanā, ir pienākums izmaksāt pasažierim kompensāciju saskaņā ar minēto regulu neatkarīgi no tā, vai lidojums, kuru veicis minētais gaisa pārvadātājs, ir traucēts. Pat ja Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzēts, ka apkalpojošie pārvadātāji, kas pilda tajā noteiktos pienākumus, var pieprasīt kompensāciju no ikvienas trešās personas, pētījums ir parādījis, ka minētajā regulā paredzētās tiesības uz atlīdzinājumu nav efektīvas. Rezultātā uz Savienības gaisa pārvadātājiem salīdzinājumā ar trešās valsts gaisa pārvadātājiem gulstas nesamērīgs finansiāls slogs. Lai atjaunotu Savienības gaisa pārvadātāju konkurētspēju saskaņā ar 2024. gada septembra ziņojuma par Eiropas konkurētspējas nākotni (“Dragi ziņojums”) ieteikumiem un ilgtermiņā saglabātu savienojamību, pārskatītajai Regulai (EK) Nr. 261/2004 būtu jāierobežo gaisa pārvadātāja atbildība, attiecinot to tikai uz lidojumiem, ko tas veic kā apkalpojošais gaisa pārvadātājs.~~ **[Gr. 36]**

---

23 ~~Tiesas spriedums (devītā palāta), 2019. gada 11. jūlijs, CS u.c. pret České aerolinie a.s., Lieta C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.~~

(37) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005[24] gaisa pārvadājuma līgumslēdzējam prasa informēt pasažieri par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti, un Padomes Direktīva 93/13/EEK[25] pārdevējam vai piegādātājam prasa sniegt informāciju patērētājam par līguma noteikumiem. Pasažieriem vajadzētu būt vairāk informētiem par savām tiesībām lidojuma traucējumu gadījumos, un tiem būtu jābūt arī pienācīgi informētiem par pašu traucējumu iemeslu, tiklīdz šī informācija kļūst pieejama. ***Gaisa pārvadātājam*** šī informācija būtu jāsniedz arī gadījumā, ja pasažiera biļete iegādāta ar tāda starpnieka palīdzību, kas iedibināts Savienībā. ~~Minētā informācija būtu jāsniedz vismaz~~ Gaisa pārvadātājam vai starpniekam ***–būtu jāsniedz vismaz šī minētā informācija*** piekļūstamā formātā un attiecīgā gadījumā izmantojot tā dēvētos pašpiegādes paziņojumus ~~no mobilajām lietotnēm vai citiem digitāliem līdzekļiem~~***mobilajās lietotnēs vai citus digitālos līdzekļus***. **[Gr. 37]**

---

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

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

~~(38) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību labāku izpildi, valstu izpildiestādēm būtu jāuzrauga Regulas (EK) Nr. 261/2004 izpilde un jālemj par atbilstošiem sodiem nolūkā stimulēt minētās regulas ievērošanu.~~ **[Gr. 38]**

(38a) Eiropas Revīzijas palātas Īpašajā ziņojumā 15/2021 secināts, ka valstu izpildiestādēm nav labi pārredzams, kā pārvadātāji ievēro pasažieru tiesības. Komisija savos novērtējumos arī secināja, ka valstu izpildiestāžu kopējā pieeja regulu īstenošanas uzraudzībai ievērojami atšķiras: kamēr dažas valsts izpildiestādes mēdz būt ļoti proaktīvas, citas, šķiet, reaģē tikai uz saņemtajām sūdzībām. Lai novērstu šīs nepilnības un panāktu pasažieru tiesību labāku ievērošanu, būtu jāstiprina izpildes panākšanas mehānismi, piešķirot valstu izpildiestādēm neatkarību, izveidojot pārrobežu sadarbības mehānismu, palielinot to pilnvaras iegūt informāciju no pārvadātājiem un ieviešot efektīvāku sodu režīmu. **[Gr. 39]**

(39) Lai ~~nodrošinātu~~ pasažieru ~~tiesību labāku izpildi~~***tiesības tiktu ievērotas labāk***, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka patērētājiem ir piekļuve strīdu alternatīvas izšķiršanas mehānismiem pēc tam, kad ~~minētie patērētāji~~***tie*** ir nesekmīgi sūdzējušies vai nesekmīgi iesnieguši pieprasījumu gaisa pārvadātājam vai starpniekam. ~~Minētajiem mehānismiem nebūtu jāskar dalībvalstu tiesības noteikt, vai~~ Gaisa pārvadātāju ~~vai~~***un*** starpnieku līdzdalībai ***strīdu alternatīvas izšķiršanas procedūrās šīs regulas darbības jomā*** vajadzētu būt obligātai ***un tajās pieņemtajiem lēmumiem – saistošiem***. **[Gr. 40]**

(39a) Tā kā komercaviācija ir integrēts Savienības tirgus, pasākumi šīs regulas izpildes garantēšanai būtu efektīvāki Savienības līmenī, palielinot Komisijas iesaistīšanos. Proti, Komisijai būtu jāuzlabo sabiedrības informētība par to, kā gaisa pārvadātāji ievēro pasažieru tiesību prasības, šajā nolūkā publicējot to pārvadātāju sarakstu, kuri sistemātiski neievēro šīs regulas noteikumus. **[Gr. 41]**

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

(41) Gaisa pārvadātājam vai starpniekam būtu pienācīgi jāinformē pasažieri par to, kādas ir attiecīgās procedūras, lai kompensācijas pieprasījumus un sūdzības iesniegtu gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem, un savlaicīgi būtu jāsaņem atbilde no gaisa pārvadātājiem vai starpniekiem. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu lidostas ārkārtas rīcības plānu, atbildes sniegšanas termiņus varētu pagarināt.

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

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

(44) Ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām[26] un lai nodrošinātu, ka par pārvietošanās palīglīdzekļu bojājumiem, iznīcināšanu vai nozaudēšanu vai atzīta servissuņa ievainojumiem vai nāvi tiek pilnībā kompensēta to aizvietošanas cena, gaisa pārvadātājiem būtu bez maksas jāpiedāvā personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā definēts Regulā (EK) Nr. 1107/2006, iespēja iesniegt īpašu deklarāciju par īpašām interesēm, kas, ievērojot Monreālas konvenciju, ļauj viņiem pieprasīt pilnu kompensāciju ***par nozaudēšanu vai bojājumiem***. ***Gaisa pārvadātājiem biļešu rezervācijas brīdī būtu jāinformē pasažieri par minēto deklarāciju un saistītajām tiesībām.*** **[Gr. 42]**

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

---

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

(46) ~~Ne vienmēr pasažieriem ir skaidri noteikumi par to, kādu bagāžu viņiem ir atļauts ņemt līdzi~~***Regulai (EK) Nr. 261/2004 būtu jānodrošina, ka tiek paaugstināti pasažieru aizsardzības un informēšanas standarti, nostiprinot viņu tiesības un nodrošinot, ka*** gaisa ~~kuģī, – tās~~***pārvadātāji darbojas atbilstīgi saskaņotiem noteikumiem, tostarp attiecībā uz rokas bagāžas*** izmēriem~~, svaru vai atļauto vienību skaitu. Lai nodrošinātu, ka pasažieri ir pilnībā informēti par atļauto bagāžu, informāciju par nereģistrēto un reģistrēto bagāžu iekļauj biļetē, un gaisa pārvadātājiem šis atļautais apjoms būtu skaidri jānorāda rezervēšanas laikā un lidostā. Lai ceļojuma laikā nodrošinātu pietiekamu personisko komfortu un kā to atzinusi Tiesa spriedumā~~***. Saskaņā ar Eiropas Kopienu Tiesas spriedumu*** lietā C-487/12 (Vueling Airlines SA pret Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27], ~~pasažieriem būtu jāļauj bez maksas ņemt līdzi personīgus priekšmetus, kas viņiem~~***rokas bagāža (t. i., bagāža, kas nav reģistrēta) būtu jāuzskata par pasažieru*** pārvadāšanas ~~laikā ir nepieciešami salonā, ar noteikumu, ka personīgie priekšmeti~~***"nepieciešamu aspektu" ar nosacījumu, ka šāda bagāža*** atbilst ~~piemērojamām drošuma un drošības prasībām un~~ "saprātīgām prasībām" ***attiecībā uz tās svaru un izmēriem un ka tāpēc tās*** ~~svara un izmēra ziņā. Personīgi priekšmeti, kas ir nepieciešami pasažieru~~ pārvadāšanai~~, ir priekšmeti, kas ir būtiski brauciena laikā, un tie var ietvert pases un citus ceļošanas dokumentus, pirmās nepieciešamības zāles, personiskās ierīces un lasāmvielu, kā arī pārtiku un dzērienus, kas atbilst lidojuma ilgumam~~ ***nevajadzētu piemērot cenas piemaksu. Aviosabiedrībām arī skaidri jāinformē pasažieri par rokas bagāžas izmēriem***. **[Gr. 43]**

---

[27] Tiesas ***spriedums*** (piektā palāta)~~ spriedums~~, 2014. gada 18. septembris, *Vueling Airlines SA* pret *Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, Lieta C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

(46a) Būtu jārada lielāka skaidrība personīgu priekšmetu vai rokas bagāžu atstāšanas vai nozaudēšanas gaisa kuģa salonā gadījumos, lai atvieglotu ar šādiem gadījumiem saistītu pieprasījumu izskatīšanu, nodrošinot vienkāršotu procedūru un neradot pasažieriem nekādu papildu slogu vai pārprašanas iespēju. **[Gr. 44]**

(47) ~~Rezervācijas laikā pasažieri skaidrā un piekļūstamā formātā būtu jāinformē par maksimālajiem izmēriem un svaru bagāžai, ko viņi var ņemt līdzi salonā. Neskarot cenu noteikšanas brīvības principu, gaisa pārvadātājiem būtu jānosaka saprātīga politika attiecībā uz rokas bagāžas izmēriem, kas ļauj pasažieriem ienest salonā rokas bagāžas vienību, ja tā atbilst piemērojamām drošuma un drošības prasībām. Ņemot vērā gaisa pārvadātāju politikas daudzveidību, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008~~[28] ~~pārskatīšanas procesā būtu lietderīgi novērtēt iespējamību noteikt vienotus minimālos noteikumus rokas bagāžai.~~ **[Gr. 45]**

---

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

(48) Mūzikas instrumentiem var būt milzīga monetārā, mākslinieciskā un vēsturiskā vērtība. Turklāt mūzikas instrumenti ir mūziķu darba rīki, ko viņi regulāri izmanto mēģinājumos un ~~uzstāšanās~~***koncertos***, un tos nevar viegli aizstāt. Tādēļ pasažieriem vajadzētu būt tiesīgiem uz savu atbildību pārvadāt mūzikas instrumentus salonā ar noteikumu, ka minētie instrumenti ~~ievēro~~***atbilst*** ietilpības, drošuma un drošības ~~noteikumus~~ un gaisa pārvadātāja maksimālā bagāžas apjoma ~~politiku~~***noteikumiem. Lai attiecīgie pasažieri varētu novērtēt, vai viņu mūzikas instrumentus iespējams novietot pasažieru salonā, gaisa pārvadātājiem viņi būtu jāinformē par bagāžas nodalījumu lielumu***. Ja ir izpildītas ietilpības, drošuma un drošības prasības, gaisa pārvadātājam būtu jācenšas atļaut pasažieriem pārvadāt mūzikas instrumentus papildu sēdvietās ar noteikumu, ka par to ir samaksāta attiecīga maksa. Ja tas nav iespējams, mūzikas instrumenti, ja iespējams, būtu jāpārvadā piemērotos apstākļos gaisa kuģa kravas nodalījumā. Tāpēc Regula (EK) Nr. 2027/97 būtu attiecīgi jāgroza.
[Gr. 46]

(49) Ņemot vērā īsos termiņus sūdzību iesniegšanai attiecībā uz tiesībām un pienākumiem, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 2027/97, gaisa pārvadātājiem būtu jādod pasažieriem iespēja iesniegt sūdzību, nodrošinot viņiem sūdzības veidlapu tādā formātā, kas ir piekļūstama personām ar invaliditāti un personām, kuras neizmanto digitālus rīkus. Gaisa pārvadātājiem sūdzības veidlapa būtu jādara pieejama vismaz gaisa pārvadātāja mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs. Minētajai sūdzības veidlapai būtu jāļauj pasažierim nekavējoties iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu.

(50) Regulas (EK) Nr. 2027/97 3. panta 2. punkts ir novecojis, jo apdrošināšanas jautājumus tagad reglamentē ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 785/2004[29]. Tādēļ tas būtu jāsvītro.

---

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

~~(51) Ir nepieciešamas, ka gaisa pārvadātāji regulāri maina Regulas (EK) Nr. 2027/97 pielikumā minētos monetāros ierobežojumus, ņemot vērā ekonomiskās norises, kā pārskatījusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO), ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.~~ **[Gr. 47]**

(52) Dragi ~~ziņojumā tika uzsvērta~~***ziņojums uzsvēra*** transporta ~~būtiskā loma~~***būtisko lomu*** attiecībā uz Savienības konkurētspēju. ~~Tajā~~***Tas*** arī ieskicēja risku, kas izriet no asimetriskiem noteikumiem, ka uzņēmējdarbība ~~tiks~~***var tikt*** novirzīta no Savienības transporta mezgliem uz transporta mezgliem Savienības kaimiņvalstīs. Pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, Regulu (EK) Nr. 261/2004 piemēro tikai tad, ja attiecīgā lidojuma apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības gaisa pārvadātājs. ~~Trīs gadu laikā pēc Regulas (EK) Nr. 261/2004 piemērošanas Komisijai būtu jānovērtē iespējamība~~***Šie konstatējumi atbilst Savienības likumdevēja lēmumam*** pārskatīt ~~minētās~~ regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzības līmeni un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem. **[Gr. 48]**

(53) ~~Saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanu būtu jānovērtē~~***Efektīva*** pasažieru ***tiesību*** aizsardzības ~~mehānisms~~***režīma pamatelements ir pasažieru finansiālā aizsardzība aviosabiedrības darbotiesnespējas gadījumā. Lai pastiprinātu aviopasažieru aizsardzību lidojumu atcelšanas gadījumos, kas saistīti ar*** gaisa pārvadātāja ~~maksātnespējas gadījumā~~***maksātnespēju vai gaisa pārvadātāja darbības pārtraukšanu darbības licences atsaukšanas dēļ, gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt pienākumam sniegt pietiekamu drošības garantiju attiecībā uz atlīdzinājuma izmaksu pasažieriem vai pasažieru nogādāšanu atpakaļ izlidošanas vietā***. **[Gr. 49]**

(53a) Piemēram, garantiju fonda vai obligātas apdrošināšanas sistēmas izveidei būtu jādod gaisa pārvadātājam iespēja nodrošināt kompensāciju pasažieriem vai nogādāt pasažierus atpakaļ izlidošanas vietā, kad lidojums ir atcelts gaisa pārvadātāja maksātnespējas dēļ vai gaisa pārvadātāja darbības pārtraukšanas dēļ pēc darbības licences atsaukšanas. **[Gr. 50]**

~~(54) Grenlande ir pakļauta īpaši skarbiem meteoroloģiskiem apstākļiem, un to raksturo ļoti zems iedzīvotāju blīvums un apdzīvoto vietu nošķirtība. Lai nodrošinātu savienojamību un saglabātu lidojumu pieejamību Grenlandē, uz lidojumiem Grenlandē nebūtu jāattiecina pienākumi par kompensāciju, tostarp gadījumos, kad šie lidojumi ir savienoti lidojumi, kas ielido dalībvalsts teritorijā vai izlido no dalībvalsts teritorijas, uz kuru attiecas Līgumi.~~ **[Gr. 51]**

~~(55) Regulai (EK) Nr. 261/2004 nebūtu jāskar statuss un suverenitāte attiecībā uz Gibraltāra zemesšaurumu, kurā atrodas Gibraltāra lidosta, un Spānijas Karalistes juridiskā nostāja šajā sakarā. Ņemot vērā pašreizējos apstākļus un lai nodrošinātu juridisko noteiktību, būtu jāprecizē, ka Regulas (EK) Nr. 261/2004 noteikumi Gibraltāra lidostai būtu jāpiemēro tikai tad, ja pēc strīda starp Spānijas Karalisti un Apvienoto Karalisti izšķiršanas Spānijas Karaliste spēj faktiski kontrolēt Gibraltāra lidostu un nodrošināt Regulā (EK) Nr. 261/2004 paredzēto noteikumu piemērošanu minētajai lidostai, un paziņojums par strīda atrisināšanu ir publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.~~
[Gr. 52]

***(55a) Šajā regulā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas Eiropas Savienībā jo īpaši atzīti ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartu, proti, patērētāju aizsardzība, tiesības uz personas datu aizsardzību, jebkāda veida diskriminācijas aizliegums un personu ar invaliditāti integrācija, tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu.* [Gr. 53]**

***(55b) Lai uzlabotu aviopasažieru aizsardzību ārpus Savienības robežām, šādu tiesību jautājums būtu jāiekļauj arī divpusējos un starptautiskos nolīgumos.* [Gr. 54]**

***(55c) Visās Savienības lidostās, kuras gadā apkalpo vairāk nekā vienu miljonu pasažieru, pasažieriem ar smagu invaliditāti būtu bez maksas jānodrošina telpas, kur pārģērbties, un tualetes telpas (tā dēvētās "pārģērbšanās vietas").* [Gr. 55]**

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

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 261/2004 groza šādi:

1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants
Priekšmets”|

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

a) pasažierim ir atteikta iekāpšana;

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

c) pasažieris nokavē savienoto lidojumu;

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

2) regulas 2. pantu groza šādi:

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

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

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

ca) “lidostas vadības dienests” ir dienests, kura mērķis – attiecīgā gadījumā apvienojumā ar citiem pasākumiem vai bez tiem – saskaņā ar valsts tiesību aktiem, noteikumiem vai līgumiem ir lidostas vai lidostu tīkla infrastruktūras administrēšana un vadība un attiecīgās lidostas vai lidostu tīkla dažādo operatoru darbības koordinēšana un kontrole; **[Gr. 56]**

d) “organizators” ir persona Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/2302 3. panta 8. punkta nozīmē;

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

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

fa) “aviobiļetes cena” ir galīgā cena, kas jāmaksā rezervācijas procesa beigās un kas ietver gaisa pārvadājuma maksu un visus piemērojamos nodokļus, maksas, papildmaksas un nodevas, kuras samaksātas par visiem biļetē iekļautajiem neobligātajiem un obligātajiem pakalpojumiem, bet neietver starpniecības maksas, neatkarīgi no tā, vai minētās papildmaksas un nodevas ir samaksātas kopā ar transporta pakalpojuma maksām vai atsevišķi vēlākā posmā; **[Gr. 57]**

fb) “rezervācija” ir fakts, ka pasažierim ir biļete, vai cits pierādījums, kas apliecina, ka gaisa pārvadātājs vai organizators rezervāciju ir pieņēmis un reģistrējis; **[Gr. 58]**

---

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

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

b) ~~panta g) punktu svītro;~~ **[Gr. 59]**

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

‘h) “galamērķis” ir lidojuma galamērķis vai brauciena pēdējā savienotā lidojuma galamērķis;

i) “persona ar invaliditāti” un “persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām” ir ~~jebkura~~***tāda*** persona, ~~kurai ir pastāvīgi vai pagaidu fiziski, garīgi, intelektuāli vai maņu traucējumi, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var traucēt minētajai personai pilnvērtīgi un efektīvi izmantot transportu līdzvērtīgi citiem pasažieriem, vai~~ kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportu, ir ierobežotas ***kādas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai pagaidu) invaliditātes, garīgas invaliditātes vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu vai*** vecuma dēļ ***un kuras stāvoklis prasa pienācīgu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgojumus šīs personas vajadzībām***; **[Gr. 60]**

j) “iekāpšanas atteikums” ir atteikums uzņemt pasažierus lidojumā, lai gan viņi saskaņā ar 4. panta 1. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, vai ja viņi tika iepriekš informēti, ka viņiem tiks atteikta iekāpšana pret savu***viņu*** gribu~~, izņemot gadījumus, kad ir saprātīgs pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošuma, drošības vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ~~; **[Gr. 61]**

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

l) “atcelšana” ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un par kuru bija izdots gaisa pārvadājuma līgums, un ietver gadījumus, kad:

i) gaisa kuģis ir pacēlies, bet ~~jebkāda~~***kāda*** iemesla dēļ ir vai nu novirzīts uz citu lidostu, kas nav biļetē norādītā ielidošanas lidosta, vai ir atgriezies izlidošanas lidostā un nevar turpināt ceļu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu, ~~ja vien lidosta, kurā gaisa kuģis faktiski ielidojis, un biļetē norādītā ielidošanas lidosta neapkalpo vienu un to pašu pilsētu, metropoli vai reģionu un gaisa pārvadātājs pasažierim nenodrošina transportu uz biļetē norādīto ielidošanas lidostu; vai~~***vai*** **[Gr. 62]**

ii) pasažierim ir izdota biļete uz lidojumu un kad pasažiera biļetē norādītais izlidošanas laiks ir pārcelts uz ~~priekšu~~***agrāku laiku*** par vairāk nekā vienu stundu~~,~~ ~~izņemot tad, ja reģistrācijas laiks un iekāpšanas laiks paliek nemainīti, vai izņemot tad, ja pasažieris ir izmantojis lidojumu, kura izlidošanas laiks ir mainīts;~~;’ **[Gr. 63]**

d) pievieno šādus punktus:

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

n) “izlidošanas kavēšanās” ir laika atšķirība starp izlidošanas laiku, kas norādīts pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko izlidošanas laiku;

o) “ielidošanas kavēšanās” ir laika atšķirība starp ielidošanas laiku, kas norādīts pasažiera biļetē, un lidojuma faktisko ielidošanas laiku; ***lidojums, kura gaitā gaisa kuģis pacēlies, taču pēc tam bijis spiests atgriezties izlidošanas lidostā un atkārtoti pacēlies vēlākā brīdī, uzskatāms par lidojumu ar kavētu ielidošanu;*** **[Gr. 64]**

p) “pārvadājuma klase” ir gaisa kuģa pasažieru salona daļa, ko raksturo ***vai nu īpašs kods, kas norādīts gaisa pārvadājuma līgumā, vai*** atšķirīgi sēdekļi, ~~atšķirīgs~~***atšķirīga*** sēdvietu ~~izvietojums vai jebkāda cita atšķirība no pasažieriem sniegtā pakalpojuma~~***konfigurācija un citas atšķirības pakalpojumos, piemēram, īpaša ēdināšana, ko saņem pasažieri*** salīdzinājumā ar citām salona daļām; **[Gr. 65]**

q) “gaisa pārvadājuma līgums” ir līgums par pārvadāšanu, kas noslēgts starp gaisa pārvadātāju vai tā pilnvarotu pārstāvi un pasažieri ***vai pasažieriem*** par viena vai vairāku lidojumu nodrošināšanu; **[Gr. 66]**

~~r) “ārkārtēji apstākļi” ir apstākļi, kas – pēc to būtības vai izcelsmes – nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai, un tas faktiski nespēj tos kontrolēt, piemēram, apstākļi, kas izklāstīti pielikuma 1. punktā iekļautajā ārkārtēju apstākļu neizsmeļošajā sarakstā, bet neietver apstākļus, kas izklāstīti pielikuma 2. punktā iekļautajā apstākļu neizsmeļošajā sarakstā;~~ **[Gr. 67]**

s) “lidojums” ir gaisa pārvadājumu darbība, ko veic viens gaisa kuģis starp divām lidostām, kā norādīts biļetē, pa iepriekš noteiktu maršrutu, saskaņā ar grafiku un ar vienotu identifikācijas numuru, neatkarīgi notā, vai ir starpposma pieturas tikai tehniskos un ekspluatācijas nolūkos;

t) “savienotais lidojums” ir lidojums ***saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu vai vienu rezervāciju, vai abiem***, kurš kā brauciena daļa ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu izlidot no sākotnējā izlidošanas punkta un nonākt pārsēšanās punktā nolūkā ~~izlidot~~***doties tālāk*** ar citu lidojumu, vai~~–~~ ir paredzēts tam, lai pasažieris varētu izlidot no pārsēšanās punkta~~, lai pasažieris sasniegtu~~ ***un sasniegt*** citu pārsēšanās punktu vai ~~pasažiera~~ galamērķi; **[Gr. 68]**

u) “tranzītnosēšanās” ir plānots brauciena pārtraukums, kas paredzēts vienā gaisa pārvadājuma līgumā, uz laiku, kas ilgāks nekā nepieciešams tiešam tranzītam, vai, pārsēšanās gadījumā, parasti līdz nākamā savienotā lidojuma izlidošanas laikam un izņēmuma gadījumā ar nakšņošanu līdz nākamajai dienai;

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

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

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

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

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

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

zaa) “nepavadīts bērns” ir bērns, kas ceļo bez pieauguša aizbildņa un par ko gaisa pārvadātājs ir uzņēmies atbildību par aprūpi saskaņā ar saviem publicētajiem noteikumiem; **[Gr. 69]**

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

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

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

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

zf) “sākotnējais izlidošanas punkts” ir lidojuma vai brauciena pirmā savienotā lidojuma izlidošanas punkts.

zfa) “personīgs priekšmets” ir nereģistrēta bagāžas vienība, kas atbilst drošības un drošuma prasībām un ir vai nu ar maksimālajiem izmēriem 40 x 30 x 15 cm, vai atbilst nosacījumam, ka tā ietilpst zem sēdekļa, kas ir priekšā sēdeklim, kurā sēž pasažieris; **[Gr. 70]**

zfb) “rokas bagāža” ir nereģistrētas bagāžas vienība, kas nav personīgs priekšmets un kas atbilst drošības un drošuma prasībām. **[Gr. 71]**

---

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

3) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants
Darbības joma”

1. Šo regulu piemēro:

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

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, ja vien viņi ~~šajā~~***minētajā*** trešā valstī nav saņēmuši ~~atlīdzinājumu~~***līdzvērtīgu ieguvumu*** vai kompensāciju un ~~par~~***ja vien*** viņiem ***minētajā trešā valstī nav sniegts atbalsts***~~nav rūpējušies un ja attiecīgo lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Savienības pārvadātājs~~. **[Gr. 72]**

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

   a) pasažieriem ir biļete attiecīgajam lidojumam; vai

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

~~3. Šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama. Tomēr tā attiecas uz pasažieriem, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai starpnieka noteiktu biežu lidojumu programmu vai citu komerciālu programmu.~~
[Gr. 73]

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

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

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

~~7. Šīs regulas 7. pantu nepiemēro, ja traucējums notiek savienotajā lidojumā, kurš gan izlido no kādas lidostas Grenlandē, gan ielido kādā no tām.~~ **[Gr. 74]**

~~8. Šī regula neskar Spānijas Karalistes juridisko nostāju attiecībā uz Gibraltāra teritoriju, kā arī uz zemesšaurumu un tajā izbūvēto lidostu.~~ **[Gr. 75]**

~~To piemēro Gibraltāra lidostai, ja pēc strīda ar Apvienoto Karalisti atrisināšanas Spānijas Karaliste var faktiski īstenot kontroli pār minēto lidostu un nodrošināt šīs regulas piemērošanu minētajai lidostai. Kad šie nosacījumi ir izpildīti, Spānijas Karaliste par to paziņo Komisijai, un Komisija Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī publicē paziņojumu par strīda atrisināšanu. Šo regulu minētajai lidostai piemēro no nākamā mēneša pirmās dienas pēc minētā paziņojuma publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālā Vēstnesī datuma.;”~~ **[Gr. 76]**

4) regulas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Iekāpšanas atteikums

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

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs pamatoti paredz, ka būs jāatsaka iekāpšana lidojumā, tas nekavējoties informē attiecīgos pasažierus. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajiem pasažieriem dara zināmas viņu konkrētās tiesības saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši ~~attiecībā uz~~***informē par*** tiesībām uz atlīdzinājumu ~~vai~~***,*** maršruta maiņu ~~saskaņā ar 8. pantu un~~***un kompensāciju un par*** tiesībām uz atbalstu saskaņā ar ~~9. pantu~~***šo regulu***. **[Gr. 77]**

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs aicina pieteikties brīvprātīgos saskaņā ar nosacījumiem, par kuriem vienojas katrs brīvprātīgais un apkalpojošais gaisa pārvadātājs. ~~Šī~~***Gaisa pārvadātājs informē brīvprātīgos par viņu tiesībām saskaņā ar šo regulu.*** Vienošanās ar katru brīvprātīgo par ieguvumiem aizstāj tikai brīvprātīgā tiesības uz kompensāciju, kā noteikts 7. panta 1. punktā, ja brīvprātīgais to ir skaidri apstiprinājis, parakstot dokumentu vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja. Ja šāds apstiprinājums nav saņemts, apkalpojošais gaisa pārvadātājs saskaņā ar 7. panta 1. punktu ~~bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma~~***nekavējoties*** izmaksā brīvprātīgajam kompensāciju. **[Gr. 78]**

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

4. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, nekavējoties sniedz informāciju attiecīgajiem pasažieriem par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.a pantu.

   Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu, bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu. Atkāpjoties no 8. panta 1. punkta a) apakšpunkta, ja pasažieriem, kuriem tika atteikta iekāpšana, ir tiesības uz atlīdzinājumu, to piešķir ~~bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma~~***nekavējoties***. **[Gr. 79]**

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

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs, kas atsaka iekāpšanu pasažieriem pret viņu gribu, ~~bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā septiņu kalendāro dienu laikā pēc iekāpšanas atteikuma~~ attiecīgajiem pasažieriem ***nekavējoties*** izmaksā kompensāciju saskaņā ar 7. panta 1. punktu. **[Gr. 80]**

~~5. Šā panta 3. un 4. punktu piemēro arī atpakaļceļa lidojumiem, ja pasažierim ir atteikta iekāpšana, pamatojoties uz to, ka pasažieris nav izmantojis turpceļa lidojumu, kas iekļauts tajā pašā gaisa pārvadājuma līgumā.~~ **[Gr. 81]**

5a. Pasažierim nedrīkst atteikt iekāpšanu uz atpakaļbraucienu, tostarp uz atpakaļbraucienu, kas sastāv no vairākiem lidojumiem, pamatojoties uz to, ka pasažieris nav braucis divvirzienu biļetē paredzētajā turpceļā vai šajā nolūkā nav maksājis papildu maksas. Ja pasažieriem uz minētā pamata atteikta iekāpšana pretēji to gribai, piemēro šo pantu. Turklāt apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā attiecīgajiem pasažieriem kompensāciju saskaņā ar 7. pantu un sniedz viņiem atbalstu saskaņā ar 8. un 9. pantu. **[Gr. 82]**

~~6. Ja pasažieris vai starpnieks pieprasa labot pārrakstīšanās kļūdu viena vai vairāku pasažieru vārdā(-os) vai uzvārdā(-os), vai gadījumā, ja jāveic administratīvas izmaiņas minētajos vārdos vai uzvārdos, apkalpojošais gaisa pārvadātājs veic labojumu vai izmaiņas vismaz vienreiz līdz 48 stundām pirms izlidošanas bez jebkādas papildu maksas pasažierim vai starpniekam.;"~~ **[Gr. 83]**

5) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"5. pants
Atcelšana

1. Lidojuma atcelšanas gadījumā atcelto lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties par to informē attiecīgos pasažierus. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajiem pasažieriem dara zināmas viņu konkrētās tiesības saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu un atbalstu saskaņā ar 9. pantu, kā arī sniedz informāciju par 7. pantā definētās kompensācijas pieprasīšanas procesu un par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.a pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs ~~bez nepamatotas kavēšanās~~ informē attiecīgos pasažierus ***ar elektronisko līdzekļu starpniecību*** par lidojuma atcelšanas iemesliem~~. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma rakstiski saņemt informāciju par atcelšanas iemesliem~~***, tiklīdz šī informācija ir pieejama un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 30 minūtes pēc plānotā izlidošanas laika***~~. Minēto informāciju apkalpojošais gaisa pārvadātājs skaidrā veidā sniedz septiņu kalendāro dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas.~~ **[Gr. 84]**

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

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

4. Pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no atcelto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu ~~vai~~***un/vai*** ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā ~~noteiktās robežvērtības~~***noteikto robežvērtību***, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Šajā nolūkā gaisa pārvadātājs sistemātiski nodrošina pasažierim iepriekš aizpildītu veidlapu piekļūstamā formātā un uz pastāvīga informācijas nesēja ***saskaņā ar Regulas [2023/0437(COD)] par pasažieru tiesību īstenošanu Savienībā 16.aa pantu***. Gaisa pārvadātājs sniedz atbildi 7. panta 5. punktā noteiktajā termiņā. **[Gr. 85]**

5. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu izraisīja ārkārtēji apstākļi un ka no atcelšanas nevarētu izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus iespējamos pasākumus. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var atsaukties tikai tiktāl, ciktāl tie ietekmē attiecīgo lidojumu vai ~~vismaz vienu no trim iepriekšējiem lidojumiem rotācijas secībā~~***iepriekšējo lidojumu***, ko paredzēts veikt vienam un tam pašam gaisa kuģim, un ar noteikumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp minētā apstākļa iestāšanos un lidojuma atcelšanu. Pienākums pierādīt, ka pastāv šāda tieša cēloņsakarība, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam. ***Ja gaisa pārvadātājs nav rakstveidā pierādījis šādu ārkārtēju apstākļu iestāšanos, gaisa pārvadātājam ir pienākums maksāt 7. pantā minēto kompensāciju.*** **[Gr. 86]**

6. Tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar 3. punktu un kompensāciju saskaņā ar 4. punktu nepiemēro, ja pasažieris tika informēts par atcelšanu vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir ticis informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.;

***6a. Ja lidojums atcelts gaisa pārvadātāja maksātnespējas, bankrota vai darbības apturēšanas vai izbeigšanas dēļ, iestrēgušajiem pasažieriem ir tiesības uz atlīdzinājumu, atpakaļlidojumu uz izlidošanas vietu vai maršruta maiņu, kā arī uz šīs regulas 8. un 9. pantā paredzēto aprūpi. Tādas pašas tiesības uz atlīdzinājumu ir aviopasažieriem, kuri savu braucienu vēl nav sākuši. Gaisa pārvadātāji pierāda, ka ir veikuši visus nepieciešamos pasākumus, piemēram, izņēmuši apdrošināšanas polisi vai izveidojuši garantiju fondu, lai attiecīgajā gadījumā iestrēgušajiem pasažieriem garantētu aprūpi, atlīdzinājumu vai maršruta maiņu. Šīs tiesības pienākas visiem iestrēgušajiem pasažieriem neatkarīgi no dzīvesvietas, izlidošanas vietas vai biļetes pārdošanas vietas.”* [Gr. 87]**

6) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants
Kavēšanās

1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs paredz lidojuma kavēšanos, tas par to informē attiecīgos pasažierus nekavējoties, ja iespējams, bet vēlākais līdz pasažiera biļetē norādītajam izlidošanas laikam. Cik vien iespējams, pasažieri regulāri saņem atjauninātu informāciju reāllaikā. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs vienlaikus attiecīgajos pasažierus informē par viņu konkrētajām tiesībām saskaņā ar šo regulu, kas piemērojamas konkrētajā gadījumā, jo īpaši attiecībā uz atbalstu saskaņā ar 9. pantu, un sniedz informāciju par 7. pantā noteikto kompensācijas pieprasīšanas procesu un par sūdzību izskatīšanu saskaņā ar 15.a un 16.a pantu.

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs ~~bez nepamatotas kavēšanās~~ informē attiecīgos pasažierus par lidojuma kavēšanās iemesliem***, tiklīdz šī informācija ir pieejama un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 30 minūtes pēc plānotā izlidošanas laika***. Pasažieriem ir tiesības pēc pieprasījuma rakstiski saņemt informāciju par ielidošanas kavēšanās iemesliem. Kavēto lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ~~minēto informāciju skaidrā veidā sniedz septiņu kalendāro dienu~~***48 stundu*** laikā pēc ~~pieprasījuma iesniegšanas~~***ceļojuma traucējuma nosūta pasažieriem iepriekš aizpildītu kopīgu veidlapu atlīdzinājuma un kompensācijas saņemšanai saskaņā ar 6.c pantu.*** **[Gr. 88]**

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

3. Ja kavēšanās sasniedz ~~robežvērtības, kas noteiktas~~***robežvērtību, kas noteikta*** 7. panta 2. punktā, aprēķinot no pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs bez nepamatotas kavēšanās attiecīgajiem pasažieriem piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu. **[Gr. 89]**

3a. Pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. pantu, ja viņi izlido ne vairāk kā vienu stundu pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniedz savu galamērķi ar divu stundu vai ilgāku kavēšanos pēc paredzētā ielidošanas laika, ar noteikumu, ka kopējais laiks, ko pasažieris zaudējis pirms izlidošanas un pēc ielidošanas kavēšanās, ir vienāds ar vai lielāks par 7. panta 2. punktā noteikto robežvērtību. **[Gr. 90]**

4. Pasažieriem ir tiesības ~~pēc pieprasījuma~~ saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja tie savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā ~~noteiktās robežvērtības~~***noteikto robežvērtību***. ***Šajā nolūkā apkalpojošais gaisa pārvadātājs sistemātiski 48 stundu laikā pēc kavēšanās nodrošina pasažierim iepriekš aizpildītu veidlapu saskaņā ar Regulas [2023/0437(COD] par pasažieru tiesību īstenošanu Savienībā 16.aa pantu.*** **[Gr. 91]**

Pasažieriem ir tiesības ~~pēc pieprasījuma~~ saņemt kompensāciju no kavēto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saskaņā ar 7. panta 1. punktu un 7. panta 3. punktu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā ~~noteiktās robežvērtības~~***noteikto robežvērtību***, pēc tam, kad viņi bija izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. **[Gr. 92]**

5. Šo pantu piemēro arī tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažiera biļetē norādīto izlidošanas laiku ir pārcēlis uz vēlāku laiku.

   Tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar 2. punktu un kompensāciju saskaņā ar 4. punktu nepiemēro, ja pasažieris tika informēts par šādām izmaiņām vismaz 14 kalendārās dienas pirms pasažiera biļetē norādītā izlidošanas datuma. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par laika izmaiņām, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.

6. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka ielidošanas kavēšanos galamērķī ~~izraisīja~~***izraisījuši*** ārkārtēji apstākļi un ka no kavēšanās nevarētu izvairīties pat tad, ja gaisa pārvadātājs būtu veicis visus saprātīgos pasākumus. Uz šādiem ārkārtējiem apstākļiem var atsaukties tikai tiktāl, ciktāl tie ietekmē attiecīgo lidojumu vai vismaz ~~vienu no trim iepriekšējiem lidojumiem rotācijas secībā~~***iepriekšējo lidojumu***, ko paredzēts veikt vienam un tam pašam gaisa kuģim, un ar noteikumu, ka pastāv tieša cēloņsakarība starp minētā apstākļa iestāšanos un nākamā lidojuma izlidošanas kavēšanos. Pienākums pierādīt, ka pastāv šāda tieša cēloņsakarība, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.~~;~~ ***Ja gaisa pārvadātājs nav rakstveidā pierādījis šādu ārkārtēju apstākļu iestāšanos, gaisa pārvadātājam ir pienākums maksāt 7. pantā minēto kompensāciju. Iepriekš minētais neatbrīvo gaisa pārvadātājus no pienākuma sniegt atbalstu pasažieriem saskaņā ar 9. pantu.”*** **[Gr. 93]**

7) iekļauj šādus pantus:

“6.a pants
Aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā

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

2. Ievērojot drošuma vai drošības ierobežojumus, gadījumos, kad notiek aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nodrošina pasažieru salona pietiekamu apsildīšanu vai dzesēšanu, bezmaksas piekļuvi tualetei gaisa kuģī un to, ka 11. pantā minētie pasažieri saņem nepieciešamo uzmanību. Ja vien minētie pakalpojumi nepaildzina aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā vai ja vien tie nav savietojami ar drošuma vai drošības ierobežojumiem, apkalpojošais gaisa pārvadātājs gaisa kuģī nodrošina bezmaksas dzeramo ūdeni.

3. Ja aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā sasniedz ~~trīs~~***divu*** stundu ilgumu lidostā, kas ***apkalpo pasažieru komercpārvadājumus un*** atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, gaisa kuģis dodas pie izejas vai citas piemērotas izkāpšanas vietas, kur pasažieriem ļauj izkāpt. Ilgāk par minēto termiņu aizkavēšanos uz perona vai manevrēšanas zonā var pagarināt tikai tad, ja ir drošuma, imigrācijas, gaisa satiksmes kontroles vai ar drošību saistīti iemesli, kuru dēļ gaisa kuģis nevar atstāt savu vietu uz perona vai manevrēšanas zonā. **[Gr. 94]**

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

6.b pants

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

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

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nevar pasažierim nodrošināt maršruta maiņu 7. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajā laikposmā, kas aprēķināts no pasažiera biļetē norādītā nokavētā savienotā lidojuma izlidošanas laika, apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajiem pasažieriem bez nepamatotas kavēšanās skaidrā veidā piedāvā izvēli starp atlīdzinājumu un maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu.

3. Pasažieriem ir arī tiesības ~~pēc pieprasījuma~~ saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kurš apkalpojis traucēto lidojumu, saskaņā ar 7. panta 1. un 3. punktu, ja viņi savā galamērķī ielido ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā ~~noteiktās robežvērtības~~***noteikto robežvērtību***. **[Gr. 95]**

   Pasažieriem ir tiesības saskaņā ar 7. panta 1. un 3. punktu ~~pēc pieprasījuma~~ saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kurš apkalpojis traucēto lidojumu, ja viņi izvēlas atlīdzinājumu saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu vai ja galamērķi viņi ir sasnieguši ar kavēšanos, kas pārsniedz 7. panta 2. punktā ~~noteiktās robežvērtības~~***noteikto robežvērtību***, pēc tam, kad viņi ~~bija~~***ir*** izvēlējušies maršruta maiņu saskaņā ar 8. panta 1. punkta b) apakšpunktu. **[Gr. 96]**

Ja piemēro šā panta 2. un 3. punktu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs sistemātiski 48 stundu laikā pēc nokavētā savienotā lidojuma nodrošina pasažierim iepriekš aizpildītu veidlapu saskaņā ar Regulas [2023/0437(COD] par pasažieru tiesību īstenošanu Savienībā 16.aa pantu. **[Gr. 97]**

~~4. Ja pasažieris plāno un veic tranzītnosēšanos, par pasažiera galamērķi uzskata lidostu, kurā ir veikta tranzītnosēšanās;~~
[Gr. 98]

6.c pants
Ārkārtēji apstākļi

1. Par ārkārtējiem apstākļiem uzskata notikumus, kas pēc to būtības vai cēloņa nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja parastajai darbībai un nav šī gaisa pārvadātāja kontrolē. Šīs regulas vajadzībām ārkārtēji apstākļi ir tikai pielikumā izklāstītie apstākļi.

2. ***Ja pasažierim ir tiesības uz gaisa pārvadātāja kompensāciju saskaņā ar 4., 5. un 6. pantu, gaisa pārvadātājs 48 stundu laikā rakstiski nosūta pasažierim informāciju par ārkārtēju apstākļu esamību vai neesamību un nodrošina piekļuvi iepriekš aizpildītai kopīgai veidlapai saskaņā ar [Regulas [2023/...] par pasažieru tiesību īstenošanu Savienībā 16.aa pantu].***

3. ***Ja ir noticis neparasts notikums, kas ir ārpus vienas vai vairāku dalībvalstu kontroles un kam ir būtiska ietekme uz gaisa satiksmi un ļoti nelabvēlīga ietekme uz aviācijas nozari, un kas nav minēts šīs regulas pielikumā, Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 16.h pantu pieņemt deleģēto aktu, lai grozītu minētajā pielikumā iekļauto izsmeļošo sarakstu un pievienotu attiecīgo ārkārtējo apstākli, ja tas ir absolūti nepieciešams, lai reaģētu uz šādu neparastu notikumu."***
[Gr. 99]

8) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants
Tiesības uz kompensāciju

1. Traucējumu gadījumā saskaņā ar 4., 5., 6. vai 6.a pantā un šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem piemēro šādas kompensācijas summas:

a) 300 EUR par ***visiem*** braucieniem ~~3500~~***1500*** kilometru vai mazākā attālumā ~~un par visiem braucieniem Savienības iekšienē~~; **[Gr. 100]**

b) ~~500~~***400*** EUR par ***visiem*** braucieniem~~, kuru attālums pārsniedz 3500 kilometrus.~~ ***1500 līdz 3500 kilometru attālumā;*** **[Gr. 101]**

ba) 600 EUR par visiem braucieniem, kuru attālums pārsniedz 3500 km. **[Gr. 102]**

~~Atkāpjoties no a) apakšpunkta, braucieniem starp tālākajiem reģioniem un citu dalībvalsts teritoriju, uz kuru attiecas Līgumi, piemēro kompensācijas summas, pamatojoties uz braucienu faktisko attālumu.~~ **[Gr. 103]**

1a. Reizi trijos gados Komisija pieņem deleģēto aktu, ar kuru šajā punktā minētās kompensācijas summas automātiski pielāgo iepriekšējo trīs gadu kopējam inflācijas līmenim, pamatojoties uz Eiropas patēriņa cenu indeksu, ko Eurostat publicē saskaņā ar Regulu (ES) 2016/792*. **[Gr. 104]**

2. Ja ielidošana aizkavējas pēc maršruta maiņas pēc tam, kad ir notikusi lidojuma atcelšana saskaņā ar 5. pantu, ielidošanas kavēšanās saskaņā ar 6. pantu vai ielidošanas kavēšanās pēc nokavēta savienotā lidojuma saskaņā ar 6.b pantu, tiesības uz kompensāciju ir ~~tad, ja ielidošana kavējas vairāk nekā:~~***par ielidošanas kavēšanos vai saskaņā ar 6. panta 3.a punktu par zaudēto laiku, kas ir trīs stundas vai ilgāk neatkarīgi no ceļojuma attāluma.*** **[Gr. 105]**

~~a) četras stundas visos braucienos Savienības iekšienē un braucienos 3500 km vai mazākā attālumā;~~ **[Gr. 106]**

~~b) sešas stundas braucienos, kuru attālums pārsniedz 3500 kilometrus.~~ **[Gr. 107]**

3. Nosakot attālumus šīs regulas nolūkā, par aprēķina pamatu ņem attālumu starp sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķi. Savienota lidojuma gadījumā ņem vērā tikai sākotnējo izlidošanas punktu un galamērķa lidostu. Minētos attālumus mēra pēc lielā loka maršruta metodes.

4. Ja pasažieri, ievērojot 8. panta 1. punkta ***a), b) vai c)*** ~~b)~~ apakšpunktu, ir izvēlējušies turpināt braucienu un mainītajā maršrutā notiek vēl kāds traucējums, tad pasažierim ***ir*** tiesības uz kompensāciju ~~var rasties tikai vienreiz brauciena laikā līdz galamērķim~~***mainītajā maršrutā uz sākotnējo izlidošanas punktu vai uz galamērķi***. **[Gr. 108]**

4a. Šā panta 1. punktā minēto kompensāciju izmaksā ar elektronisku bankas pārskaitījumu uz pieprasījumu iesniegušā pasažiera norādīto kontu. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs un pasažieris, kas iesniedz pieprasījumu, uz pastāvīga informācijas nesēja var vienoties, ka kompensāciju izmaksā tikai ar kredītkarti vai skaidrā naudā. **[Gr. 109]**

4b. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir pienākums pierādīt, kad un kā pasažieris ir piekritis šā panta 4.a punktā noteiktajam kompensācijas maksājuma veidam. **[Gr. 110]**

5. Kompensācijas pieprasījumus saskaņā ar šo pantu pasažieris iesniedz ~~sešu mēnešu~~***, izmantojot iepriekš aizpildītu kopīgu veidlapu, ko nosūtījis apkalpojošais gaisa pārvadātājs, viena gada*** laikā no ~~faktiskās izlidošanas~~ dienas, ~~kas norādīta pasažiera biļetē. 14 kalendāro~~***kad lidojums tika veikts vai to bija paredzēts veikt. Septiņu darba*** dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas apkalpojošais gaisa pārvadātājs vai nu izmaksā kompensāciju, vai arī sniedz pasažierim pamatojumu kompensācijas nemaksāšanai saskaņā ar 5. panta 5. punktu vai 6. panta 6. punktu ***un 6.c pantu***, tostarp attiecīgā gadījumā skaidru un pamatotu paskaidrojumu par ārkārtējiem apstākļiem. ~~Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.~~ **[Gr. 111]**

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs prasīto kompensāciju nemaksā, pasažieris var iesniegt sūdzību saskaņā ar 16.ac pantu.

6. ~~Kompensāciju izmaksā skaidrā naudā vai citos veidos, ja pasažieris tam ir paudis piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja.;~~ **[Gr. 112]**

_____

1 ***Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/792 (2016. gada 11. maijs) par saskaņotajiem patēriņa cenu indeksiem un mājokļu cenu indeksu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2494/95 (OV L 135, 24.5.2016., 11. lpp.).”***

9) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants
Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu

1. Traucējuma gadījumā ***apkalpojošais gaisa pārvadātājs, nepiemērojot citus apsvērumus un*** saskaņā ar 4., 5., 6. vai 6.b pantā un šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem***,*** pasažieriem bez maksas piedāvā izvēli no šādām iespējām: **[Gr. 113]**

a) ~~14 kalendārajās~~***septiņās darba*** dienās no ***pasažiera pieprasījuma un*** pasažiera biļetē norādītā traucētā lidojuma ~~izlidošanas dienas~~***un pēc iepriekš aizpildītas kopīgās veidlapas iesniegšanas*** saņemt biļešu pilnas cenas automātisku atlīdzinājumu ~~skaidrā naudā vai, ja pasažieris tam ir paudis piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja, citā veidā~~***tikai ar elektronisku bankas pārskaitījumu, atmaksu kredītkartē vai bankas pārvedumu uz pilnvarotā pasažiera norādīto kontu***, par to brauciena vai braucienu daļu vai daļām, kas nav veiktas, un par jau veikto brauciena daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas attiecībā pret pasažiera sākotnējiem ceļojuma plāniem, attiecīgā gadījumā kopā ar atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas punktu pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika. **[Gr. 114]**

b) turpināt pasažiera braucienu ***ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem***, mainot pasažiera maršrutu līdz viņa galamērķim pēc iespējas agrāk pēc pasažiera biļetē norādītā izlidošanas laika vai, vienojoties ar pasažieri, pirms minētā laika; vai **[Gr. 115]**

c) ***ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem*** mainīt maršrutu līdz galamērķim uz vēlāku dienu atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas. **[Gr. 116]**

Apkalpojošais gaisa pārvadātājs sniedz pasažieriem informāciju saskaņā ar šo pantu skaidrā un nepārprotamā veidā elektroniski un pēc pasažiera pieprasījuma citā veidā, piemēram, papīra formātā. **[Gr. 117]**

~~Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu saskaņā ar 10.a pantu, šā punkta a) apakšpunktā minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.~~ **[Gr. 118]**

2. Lai pasažieris pēc iespējas agrāk ***un ar kopējo ceļojuma laiku, kas ir tik tuvs sākotnējā lidojuma paredzētajam kopējam ceļojuma laikam, cik tas saprātīgi iespējams,*** sasniegtu savu galamērķi atbilstīgi 1. punktam, apkalpojošais gaisa pārvadātājs pasažierim piedāvā vismaz vienu no šādām alternatīvām iespējām atkarībā no to pieejamības un ar noteikumu, ka tās ir līdzvērtīgas gaisa pārvadājuma līgumā izklāstītajiem pārvadājuma nosacījumiem, kuras pasažieris var apsvērt un dot tām savu piekrišanu parakstītā dokumentā vai izmantojot jebkādus digitālus līdzekļus uz pastāvīga informācijas nesēja: **[Gr. 119]**

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

b) atšķirīgs maršruts~~, tostarp uz vai no alternatīvām lidostām, līdz lidostai, kas norādīta gaisa pārvadājuma līgumā; šajā gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs sedz pasažiera transporta izmaksas no lidostas, kas norādīta~~ ***starp tām pašām izlidošanas un ielidošanas lidostām***, ***kā norādīts*** gaisa pārvadājuma līgumā~~, uz alternatīvo lidostu vai no alternatīvās lidostas uz lidostu, kas norādīta gaisa pārvadājuma līgumā~~; **[Gr. 120]**

ba) maršruta maiņa uz vai no alternatīvām lidostām, līdz lidostām, kas norādītas gaisa pārvadājuma līgumā, un šajā gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs sedz pasažiera pārvietošanas izmaksas starp gaisa transporta līgumā norādīto lidostu un alternatīvo lidostu; **[Gr. 121]**

c) cita gaisa pārvadātāja nodrošinātu pakalpojumu izmantošana; vai

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

Ja maršruts tiek mainīts, izmantojot citu transporta veidu vai citu gaisa pārvadātāju, apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par informāciju, palīdzību un maršruta maiņu tikai līdz attiecīgā maršruta maiņas pakalpojuma atiešanas brīdim. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs paliek atbildīgs par saskaņā ar 7. pantu maksājamo kompensāciju par kavēšanos, ierodoties galamērķī. Pārvadātājs, kas nodrošina maršruta maiņu, ir atbildīgs par visām pārējām ar šo pakalpojumu saistītajām tiesībām saskaņā ar piemērojamajiem Savienības tiesību aktiem par pasažieru tiesībām attiecībā uz šo transporta veidu. **[Gr. 122]**

3. Ja pasažieris ir informējis apkalpojošo gaisa pārvadātāju par savu izvēli turpināt braucienu saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu un 4. punktu un ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs trīs stundu laikā nav piedāvājis maršruta maiņu ***ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem***, pasažieris var pats organizēt maršruta maiņu saskaņā ar 2. punktu. ***Ja pasažieris izvēlas pats organizēt maršruta maiņu, pasažieris attiecīgi informē apkalpojošo gaisa pārvadātāju. Pasažierim ir tiesības atteikties no maršruta maiņas, ja šīs maršruta maiņas iespējas netiek piedāvātas ar pielīdzināmiem pārvadāšanas nosacījumiem, un šādā gadījumā, gaidot maršruta maiņu, viņš saglabā savas tiesības uz atbalstu saskaņā ar 9. pantu.*** **[Gr. 123]**

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

Pašiem organizējot maršruta maiņu, pasažieri ierobežo izdevumus līdz tiem, kas ir nepieciešami, pamatoti un atbilstīgi. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs ~~14 kalendāro~~***septiņu darba*** dienu laikā pēc pieprasījuma iesniegšanas atlīdzina pasažierim radušos izdevumus, kas nepārsniedz 400 % no biļetes vai biļešu pilnas cenas. ~~Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz 30 kalendārajām dienām.~~ **[Gr. 124]**

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

Pasažieris par savu izvēli informē apkalpojošo gaisa pārvadātāju.;

4a. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs sniedz pasažieriem informāciju saskaņā ar šo pantu skaidrā un nepārprotamā veidā elektroniski un pēc pasažiera pieprasījuma citā veidā, piemēram, papīra formātā. Pienākums pierādīt pasažiera izvēli ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam. Šajā nolūkā apkalpojošais gaisa pārvadātājs arī nodrošina, ka izvēle, ko pasažieris izdarījis saskaņā ar šo pantu, tiek apstiprināta ar parakstītu dokumentu vai jebkādiem digitāliem līdzekļiem uz pastāvīga informācijas nesēja.” **[Gr. 125]**

10) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants
Tiesības uz atbalstu

1. ~~Traucējuma gadījumā un ievērojot 4., 5., 6., 6.a pantā un 6.b pantā un šajā pantā minētos nosacījumus un ja lidojuma vai alternatīva pārvadājuma gaidīšanas laiks ir pagarināts vismaz par divām stundām~~***Ja ir atsauce uz šo pantu***, pasažieriem bez maksas piedāvā: **[Gr. 126]**

a) atspirdzinājumus ik pēc divām gaidīšanas stundām;

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

c) ~~īsziņas,~~ piekļuvi internetam un divus tālruņa zvanus.
[Gr. 127]

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

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

a) izmitināšanu viesnīcā;

b) transportu no lidostas uz izmitināšanas viesnīcu un atpakaļ.

3. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs var izmantot kuponus, lai izpildītu savus pienākumus, kas paredzēti 1. punkta a) un b) apakšpunktā un 2. punktā. Kuponi, kas izsniegti saskaņā ar 1. punktu, ir izmantojami visās tirdzniecības vietās, kas nodrošina pārtiku un atspirdzinājumus tajā lidostā, kurā attiecīgie pasažieri ir iestrēguši, lidojuma laikā gaisa kuģī un attiecīgā gadījumā izmitināšanas vietā, kas paredzēta, ievērojot 2. punkta a) apakšpunktu. ***Kuponu, kas izsniegts saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu, var izsniegt tikai tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajam pasažierim ir iepriekš rezervējis istabu.*** **[Gr. 128]**

4. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus saskaņā ar 1., 2. un 3. punktu, attiecīgie pasažieri var paši veikt pasākumus. Gaisa pārvadātājs, kas apkalpo traucēto lidojumu, atlīdzina pasažieriem radušos izdevumus 14 kalendāro dienu laikā pēc atlīdzinājuma pieprasījuma iesniegšanas, ciktāl minētie izdevumi ir nepieciešami, pamatoti un samērīgi ar gaidīšanas ilgumu un ***izmitināšanas,*** atspirdzinājumu un ēdināšanas izmaksām lidostā vai izmitināšanas vietā, kurā tie iestrēguši***. Ja gaisa pārvadātājs nenodrošina izmitināšanu viesnīcā trīs stundu laikā, pasažierim ir tiesības pašam organizēt izmitināšanu un saņemt kompensāciju no gaisa pārvadātāja septiņu darbdienu laikā pēc attiecīgās kvīts uzrādīšanas***. Ja lidostas vadības dienests aktivizē savu ārkārtas rīcības plānu, minēto termiņu var pagarināt līdz ~~30~~***[...]*** kalendārajām dienām. ***Atlīdzināmā summa nepārsniedz viesnīcas maksimālo cenu, kas minēta Komisijas publicētā indeksā, kurš atspoguļo cenas dalībvalstīs saskaņā ar Eurostat datiem un reizināts ar koeficientu 2, lai ņemtu vērā ierobežoto pieejamību un maksimālās slodzes cenas un stimulētu izmitināšanas nodrošināšanu trīs stundu laikā ar apkalpojošo gaisa pārvadātāju starpniecību. Ja maksimālā cena, kas reizināta ar koeficientu, nav pietiekama, lai attiecīgais pasažieris varētu atrast piemērotu izmitināšanu, pasažiera tiesības pašam organizēt izmitināšanu neatbrīvo apkalpojošo gaisa pārvadātāju no pienākuma nodrošināt izmitināšanu.***
[Gr. 129]

5. Visās Savienības lidostās***, kas apkalpo pasažieru komercpārvadājumus,*** lidostas vadības dienests ievieš pasākumus, lai nodrošinātu, ka dzeramo ūdeni un elektronisko ierīču uzlādes stacijas var darīt pieejamus bez maksas neatkarīgi no dienas, lidojuma vai terminālļa. **[Gr. 130]**

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

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

(11) regulas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants
Lidojuma klases paaugstināšana un pazemināšana

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

2. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākā pārvadājuma klasē, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs, izmantojot 7. panta 6. punktā minētos līdzekļus, bez pieprasījuma ~~14 kalendāro~~***septiņu darba*** dienu laikā no klases pazemināšanas dienas ~~piešķir pasažierim kompensāciju apmērā, kas līdzvērtīgs vismaz~~***atlīdzina***: **[Gr. 131]**

   a) ~~40~~***30*** % no lidojuma cenas attiecībā uz ***visiem*** lidojumiem, kuru attālums ir ~~3500~~***1500*** kilometru vai mazāk~~;~~**,** vai **[Gr. 132]**

   b) ~~75~~***50*** % no lidojuma cenas ~~attiecībā uz~~***visiem Savienības iekšējiem lidojumiem, kuru attālums pārsniedz 1500 kilometrus, un visiem citiem*** lidojumiem, kuru attālums ir ~~vairāk nekā 3500 kilometru.~~***no 1500 līdz 3500 kilometriem, vai*** **[Gr. 133]**

***ba) 75 % no lidojuma cenas attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts, tostarp lidojumiem starp dalībvalstu Eiropas teritoriju un Francijas tālākajiem reģioniem.* [Gr. 134]**

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

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

5. Šis pants neattiecas uz ~~priekšrocībām, ko ietver par augstāku cenu tajā pašā pārvadājuma klasē~~***papildpakalpojumiem***, piemēram, ~~attiecībā uz~~ īpašām sēdvietām vai ēdināšanu***, kas ir neatkarīgi no pārvadājuma klases un tiek pārdoti atsevišķi***.~~;"~~ **[Gr. 135]**

12) iekļauj šādu pantu:

"10.a pants
Lidostas ārkārtas rīcības plāni

1. Savienības lidostā, ~~kurā apkalpoto~~***kuras gada*** pasažieru ~~skaits gadā ir vairāk par pieciem~~***plūsmas apjoms vismaz trīs gadus pēc kārtas nav mazāks par 4*** miljoniem ***pasažieru***, lidostas vadības dienests nodrošina, ka lidostas vadības dienesta darbības un lidostas pamatpakalpojumu sniedzēju, jo īpaši gaisa pārvadātāju un virszemes pakalpojumu sniedzēju, darbības tiek koordinētas, izmantojot pienācīgu ārkārtas rīcības plānu, ņemot vērā iespējamās daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abas situācijas, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā. Ārkārtas rīcības plānu izstrādā, lai nodrošinātu, ka iestrēgušajiem pasažieriem tiek sniegta pienācīga informācija, un tajā ietver pasākumus, lai mazinātu viņu gaidīšanas laiku un neērtības. **[Gr. 136]**

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

3. Ārkārtas rīcības plānu jo īpaši izstrādā, piedaloties Lidostas lietotāju komitejai, kas minēta Padomes Direktīvā 96/67/EK* , virszemes pakalpojumu sniedzējiem un citiem lidostas pamatpakalpojumu sniedzējiem***, tostarp īpaša atbalsta sniedzējiem pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām. Ārkārtas rīcības plānu izstrādā, attiecīgā gadījumā piedaloties attiecīgajām iestādēm***. Ārkārtas rīcības plānā ietver arī kontaktinformāciju attiecībā uz personu vai personām, ko iecēluši gaisa pārvadātāji, kuri piedalās Lidostas lietotāju komitejā, lai minētā persona vai minētās personas tos pārstāvētu uz vietas daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abu situāciju gadījumā. Gaisa pārvadātājs nodrošina, ka jebkurai ieceltajai personai ir nepieciešamie līdzekļi, lai palīdzētu pasažieriem saskaņā ar pienākumiem, kas izriet no šīs regulas lidojuma traucējuma gadījumā. **[Gr. 137]**

4. Lidostas vadības dienests ārkārtas rīcības plānu dara zināmu Lidostas izmantotāju komitejai, kas minēta Direktīvā 96/67/EK, un pēc pieprasījuma arī valsts izpildiestādei, ~~kurai~~***kura izraudzīta*** saskaņā ar ~~šīs regulas~~ 16. ***pantu. Valsts izpildiestāde uzrauga lidostas vadības dienesta atbilstību šā*** panta ~~1~~***prasībām***. ~~punktu uzticēta šīs regulas izpilde.~~ **[Gr. 138]**

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

6. Savienības lidostā, kurā apkalpoto pasažieru skaits gadā ir zem 1. punktā noteiktās robežvērtības vai uz kurām neattiecas dalībvalsts lēmums saskaņā ar 3.a punktu, lidostas vadības dienests dara visu iespējamo, lai koordinētu lidostas lietotāju rīcību un vienotos ar viņiem nolūkā informēt iestrēgušos pasažierus daudzu lidojumu atcelšanas, daudzu lidojumu kavēšanās, vai abu situāciju gadījumā, kas izraisa ievērojama skaita pasažieru iestrēgšanu lidostā.

---

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

13) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants
Pasažieri ar īpašām vajadzībām

-1. Šajā pantā noteiktās personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības neskar tiesības, kas tām ir saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1107/2006. **[Gr. 139]**

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

2. Šo pantu piemēro personām ar invaliditāti, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, zīdaiņiem, nepavadītiem bērniem un grūtniecēm, ar noteikumu, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam tika paziņots par minēto personu īpašajām vajadzībām pēc atbalsta vēlākais brīdī, kad tiek paziņots par lidojuma traucējumu. To piemēro arī personām, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība, ar noteikumu, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam vēlākais reģistrācijas brīdī tika paziņots par minēto personu vajadzībām pēc īpašas medicīniskās palīdzības. Apkalpojošie gaisa pārvadātāji var prasīt pierādījumu par šādām vajadzībām.

Uzskata, ka šāds paziņojums attiecas uz visiem braucieniem, uz ko attiecas gaisa pārvadājuma līgums.

3. ~~Vēlākais reģistrācijas brīdī un ja ir pieejamas brīvas vietas,~~ Jebkurai personai, kas pavada 2. punktā minētās personas vai kuras pavada bērnu, ***saskaņā ar vienu un to pašu gaisa pārvadājuma līgumu, gaisa pārvadātājs*** bez maksas piedāvā iespēju sēdēt minētās personas vai bērna vietai blakus esošajā vietā. ***Ja blakus esošā vieta nav pieejama, gaisa pārvadātājs cenšas palīdzēt pavadošajai(-ām) personai(-ām) atrast blakus esošas vietas.*** **[Gr. 140]**

4. Iekāpšanas laikā apkalpojošie gaisa pārvadātāji piešķir prioritāti 2. punktā minētajām personām un visām personām vai atzītiem servissuņiem, kas pavada minētās personas***, kā arī bērniem ratiņos vai saliekamajos ratiņos, kopā ar viņu pavadoni***. **[Gr. 141]**

4a. Apkalpojošie gaisa pārvadātāji bez papildu maksas nodrošina, ka zīdaiņus un bērnus, kuriem ir vajadzīgi bērnu ratiņi vai saliekamie bērnu ratiņi, var pārvadāt bērnu ratiņos vai saliekamajos bērnu ratiņos līdz iekāpšanas vārtiem vai gaisa kuģa durvīm un ka bērnu ratiņi vai saliekamie bērnu ratiņi ir pieejami pie gaisa kuģa durvīm, ja vien nepastāv drošuma, drošības, kapacitātes vai ekspluatācijas ierobežojumi. **[Gr. 142]**

4b. Ja lidosta nepilda savus pienākumus saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1107/2006 7. un 8. pantu un tā rezultātā personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām vai nepavadīti bērni nokavē savu lidojumu, gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par kompensāciju, maršruta maiņu un atbalstu minētajiem pasažieriem saskaņā ar šīs regulas 7., 8. un 9. pantu. Līdz ... [šīs grozošās regulas piemērošanas sākuma diena] Komisija, pieņemot īstenošanas aktu saskaņā ar šīs regulas 16.bd pantu, nosaka sīki izstrādātu kārtību gaisa pārvadātāja un lidostas vadības dienesta attiecīgo pienākumu piemērošanai un tiesiskās aizsardzības līdzekļus. Šis īstenošanas akts nemazina gaisa pārvadātāja atbildību attiecībā uz kompensāciju, maršruta maiņu un atbalstu pasažieriem saskaņā ar šo punktu. **[Gr. 143]**

5. Nodrošinot maršruta maiņu un atbalstu saskaņā ar 8. un 9. pantu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš 2. punktā minēto personu vajadzībām. Gaisa pārvadātāji šo maršruta maiņu un atbalstu minētajām personām, tostarp visām personām vai atzītiem servissuņiem, kas pavada minētās personas, nodrošina pēc iespējas ātrāk.

6. Šīs regulas 9. panta 6. punktu nepiemēro šā panta 2. punktā minētajiem pasažieriem un nevienai personai vai atzītiem servissuņiem, kas tos pavada.;”

13a) regulā iekļauj šādu pantu:

“11.a pants
Tiesības uz personīgo priekšmetu un rokas bagāžu

1. Pasažieriem vienmēr ir tiesības ņemt līdzi gaisa kuģa salonā vienu personīgo priekšmetu, piemēram, mazu somu, rokassomu, mugursomu vai klēpjdatora somu, ar nosacījumu, ka to var droši novietot zem priekšā sēdošā pasažiera sēdekļa. Par šo personīgo priekšmetu gaisa pārvadātāji no pasažiera neiekasē nekādu piemaksu vai papildmaksu lidojuma biļetes cenai. Gaisa pārvadātājiem ir pienākums rezervācijas laikā un pēc rezervācijas pabeigšanas sniegt skaidru, pārredzamu un viegli piekļūstamu informāciju par svara un izmēra prasībām attiecībā uz personīgo priekšmetu, nodrošinot pasažieru pilnīgu informēšanu pirms brauciena.

2. ***Pasažieriem vienmēr ir tiesības ņemt līdzi gaisa kuģa salonā vienu rokas bagāžas vienību. Rokas bagāžai nepiemēro piemaksu pie lidojuma biļetes cenas, ja tās maksimālie izmēri ir 100 cm (garuma, platuma un augstuma summa) un svars nepārsniedz 7 kilogramus. Gaisa pārvadātāji var piemērot atšķirīgus noteikumus attiecībā uz papildu vai lielāku rokas bagāžu.***

   Rokas bagāžu var turēt vai nu gaisa kuģa salonā (kā rokas bagāžu), vai gaisa kuģa kravas nodalījumā. Pārvadātājs var neatļaut šādas rokas bagāžas pārvadāšanu gaisa kuģī tikai drošības apsvērumu dēļ, kas saistīti ar rokas bagāžas svaru vai izmēru, ņemot vērā gaisa kuģa raksturlielumus.

   Gaisa pārvadātāji rezervācijas laikā un pēc rezervācijas pabeigšanas sniedz skaidru, pārredzamu un viegli piekļūstamu informāciju par svara un izmēra prasībām attiecībā uz rokas bagāžu, nodrošinot pasažieru pilnīgu informēšanu pirms brauciena.

3. Attiecībā uz gadījumiem, kad personīgie priekšmeti vai rokas bagāža ir atstāta gaisa kuģa salonā, apkalpojošie un līgumslēdzēji gaisa pārvadātāji iepriekš nosaka, kura puse ir atbildīga par turpmāku pieprasījumu izskatīšanu. Izraudzītais atbildīgais gaisa pārvadātājs pēc rezervācijas pabeigšanas automātiski informē pasažierus par aizmirsta personīgā priekšmeta vai rokas bagāžas atgūšanas procedūru. Minēto informāciju sniedz skaidrā un saprotamā veidā, un tā ietver elektroniskās saziņas kontaktinformāciju, informāciju par izmantojamajām veidlapām un citu informāciju, kas nepieciešama, lai pasažieris uzsāktu pieprasījumu.” **[Gr. 144]**

13b) regulā iekļauj šādu pantu:

“11.aa pants
Tiesības nodot biļeti attiecīgā pasažiera vai tuva ģimenes locekļa nāves gadījumā

1. ***Attiecīgā pasažiera vai tuva ģimenes locekļa nāves gadījumā ir atļauta biļetes nodošana citai personai. Pasažieris, kuru skāris tuva ģimenes locekļa nāves gadījums, vai persona, kas kārto mirušā pasažiera lietas, var pieprasīt biļetes nodošanu, uzrādot attiecīgus apliecinošus dokumentus uz pastāvīga informācijas nesēja.***

2. ***Gaisa pārvadātājiem, ceļojuma rīkotājiem vai starpniekiem ir pienākums apstrādāt šādus pieprasījumus saskaņā ar pārredzamiem un taisnīgiem nosacījumiem.***

3. ***Ja šādu pieprasījumu iesniedz vismaz 72 stundas pirms lidojuma un attiecīgos apliecinošos dokumentus uzrāda uz pastāvīga informācijas nesēja, šādu pieprasījumu visos gadījumos uzskata par pamatotu un par to nepiemēro papildu maksu.***

4. Ja šādu pieprasījumu iesniedz 72 stundu laikā pirms izlidošanas un attiecīgos apliecinošos dokumentus uzrāda uz pastāvīga informācijas nesēja, gaisa pārvadātājs vai starpnieks personu, kas nodod biļeti, informē par visām iespējamām maksām, kuras varētu rasties. Minētās maksas ir sapratīgas un nepārsniedz faktiskās izmaksas, kas pārvadātājam vai starpniekam radušās biļetes nodošanas dēļ.” **[Gr. 145]**

13c) regulā iekļauj šādu pantu:

“11.b pants
Reģistrēšanās

1. Pasažieriem ir tiesības reģistrēties tiešsaistē vai lidostā bez papildu maksas. Šim nolūkam gaisa pārvadātāji lidostā var nodrošināt pašapkalpošanās reģistrācijas punktus, lai atvieglotu reģistrācijas procesu.

2. Pasažieriem ir tiesības pēc saviem ieskatiem izvēlēties izmantot iekāpšanas karti papīra formātā vai digitālā formātā.” **[Gr. 146]**

14) regulas 12. pantu aizstāj ar šādu:

“12. pants
Papildu tiesības

1. Šī regula neietekmē pasažieru tiesības, kas paredzētas citos tiesību aktos, tostarp Direktīvā (ES) 2015/2302, ja vien šajā pantā nav paredzēts citādi.

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

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

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

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

14a) regulā iekļauj šādu pantu:

"12.a pants
Pareizrakstības kļūdu labošana

1. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc pieprasījuma, kas iesniegts ne vēlāk kā 48 stundas pirms paredzētā izlidošanas laika, labo pareizrakstības kļūdas pasažiera vārdā un uzvārdā vai administratīvu izmaiņu gadījumā atjaunina pasažiera vārdu un uzvārdu. Šādu labošanu vai atjaunināšanu vismaz vienu reizi veic bez maksas.

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

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

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

Jebkuru labojumu vai atjauninājumu, kas veikts saskaņā ar 1. punktu, nevar uzskatīt par biļetes nodošanu no pasažiera citai personai.” **[Gr. 147]**

15) regulas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants
Tiesības uz atlīdzinājumu

Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas vai valsts tiesību aktu noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem Savienības vai valstu tiesību aktiem.~~;~~ ***Jo īpaši šī regula nekādā veidā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības pieprasīt kompensāciju vai atgūt zaudējumus no lidostas vai citas trešās personas, ar kuru apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir noslēdzis līgumu.’*** **[Gr. 148]**

16) regulas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants
Pienākumi informēt pasažierus

1. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs ***un starpnieks*** savā tīmekļa vietnē un mobilajā lietotnē ***skaidrā, piekļūstamā un nepārprotamā veidā*** iekļauj informatīvu paziņojumu, kurā norāda tiesības saskaņā ar šo regulu, tostarp ***informāciju par*** sūdzību izskatīšanas procedūru. ***Lai ievērotu šo prasību, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var izmantot šīs regulas noteikumu kopsavilkumu, kuru Komisija sagatavojusi un darījusi pieejamu sabiedrībai visās Savienības oficiālajās valodās.*** **[Gr. 149]**

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

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

b) pasažiera, apkalpojošā gaisa pārvadātāja un starpnieka tiesības un pienākumi saskaņā ar šo regulu, kas pievienota gaisa pārvadājuma līgumam, tostarp informācija par atlīdzinājuma procesu;

ba) informācija par ceļojuma pamatpakalpojumiem un neobligātajiem cenas pielikumiem;

c) termiņš un procedūra, saskaņā ar kuru pasažieris bez jebkādas papildu maksas var lūgt vārda maiņu, kā norādīts 4. panta 6. punktā; un

d) gaisa pārvadājuma līguma noteikumi.

~~Lai ievērotu informācijas prasību, kas noteikta pirmās daļas b) apakšpunktā, gaisa pārvadātājs un starpnieks var izmantot šīs regulas noteikumu kopsavilkumu, kuru Komisija sagatavojusi un darījusi pieejamu sabiedrībai visās Savienības oficiālajās valodās.~~
[Gr. 150]

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

~~Informāciju, ievērojot šo punktu, gaisa pārvadātāji un starpnieki sniedz gaisa pārvadājuma līguma valodā un starptautiski lietotā valodā, izmantojot pastāvīgu informācijas nesēju.~~ **[Gr. 151]**

4. Lidostas vadības dienests ***un apkalpojošais gaisa pārvadātājs*** nodrošina, ka pie reģistrācijas galdiem (tostarp pašapkalpošanās reģistrācijas iekārtām)***, tīmekļa vietnē*** un pie iekāpšanas vārtiem ~~ir~~***pasažieriem*** skaidri ***pamanāmā veidā ir*** norādīts šāds teksts: "Ja jums ir atteikta iekāpšana vai ja jūsu lidojums ir atcelts vai ***izlidošana*** kavējas vismaz divas stundas***, vai ielidošana galamērķī kavējas par vairāk nekā trīs stundām***, pie reģistrācijas letes vai iekāpšanas vārtiem lūdziet informatīvo paziņojumu par savām tiesībām, jo īpaši attiecībā uz atlīdzinājumu vai maršruta maiņu, atbalstu un iespējamo kompensāciju***.***"~~.~~ Minēto tekstu norāda vismaz lidostas atrašanās vietas valodā vai valodās un starptautiski lietotā valodā. ***Lidostas vadības dienests un apkalpojošais gaisa pārvadātājs arī nodrošina, ka pie reģistrācijas letēm blakus tekstam ir attēlots QR kods vai jebkāds cits tehnisks līdzeklis, kas dod iespēju piekļūt Komisijas mobilajai lietotnei par pasažieru tiesībām, kurā ir ietverts šīs regulas kopsavilkums.*** Šajā nolūkā lidostu vadības dienesti sadarbojas ar apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem.
[Gr. 152]

***4a. Rezervācijas laikā apkalpojošie gaisa pārvadātāji sniedz pasažieriem informāciju par sūdzību izskatīšanas kārtību un attiecīgajiem termiņiem, kas noteikti 15.aa pantā. Informācija par sūdzību izskatīšanu ir pieejama arī gaisa pārvadātāju un starpnieku tīmekļa vietnēs un lietotnēs, un to dara zināmu e-pasta vēstulē, ar kuru pasažierim paziņo par jebkuru notikumu, kas varētu būt par pamatu šajā regulā noteikto tiesību izmantošanai.* [Gr. 153]**

***4b. Gaisa pārvadātāji katrā lidostā, kurā tie darbojas, izveido kontaktpunktus un nodrošina, ka tajos ir kontaktpersona vai attiecīgā gaisa pārvadātāja norīkota trešā persona, kas sniedz pasažieriem nepieciešamo informāciju par viņu tiesībām, tostarp par sūdzības iesniegšanas procedūrām, sniedz atbalstu un nekavējoties rīkojas atceltu lidojumu vai lidojumu kavēšanās gadījumā, kā arī iekāpšanas atteikuma vai nozaudētas vai ar kavēšanos piegādātas bagāžas gadījumā. Gaisa pārvadātāju darbalaikā un līdz brīdim, kad pēdējais pasažieris izkāpj no pēdējās lidmašīnas, un tik ilgu laiku, ko var pamatoti uzskatīt par nepieciešamu, lai nokārtotu pases un muitas formalitātes, saņemtu reģistrēto bagāžu un nesteidzīgi ierastos izraudzītajā kontaktpunktā, minētie kontaktpunkti ir pieejami, lai sniegtu pasažieriem atbalstu cita starpā saistībā ar atlīdzinājumu, maršruta maiņu un rezervācijas maiņu un pieņemtu viņu sūdzības.* [Gr. 154]**

4c. Apkalpojošais gaisa pārvadātājs uz elektroniskajām biļetēm un elektroniskajām un drukātajām iekāpšanas kartēm pasažieriem sniedz skaidri salasāmu un pārredzamu informāciju par pasažieru tiesībām un kontaktinformāciju palīdzības un atbalsta saņemšanai. **[Gr. 155]**

4d. Jebkāda ceļojuma traucējuma gadījumā, kas varētu būt par pamatu šajā regulā noteikto tiesību izmantošanai, apkalpojošais gaisa pārvadātājs pēc iespējas drīz pilnībā informē attiecīgos pasažierus un sniedz tiem paziņojumu, kurā izklāstīti noteikumi par atlīdzinājumu, maršruta maiņu, kompensāciju un atbalstu saskaņā ar šo regulu, tostarp attiecīgā gadījumā informācija par iespējamiem ierobežojumiem saskaņā ar 9. panta 4. punktu; apkalpojošais gaisa pārvadātājs nosūta pasažierim arī iepriekš aizpildītu kopīgo veidlapu saskaņā ar 15.a pantu. Pasažieriem rakstveidā sniedz arī saskaņā ar 16. pantu izraudzītās valsts izpildiestādes vai citas iestādes kontaktinformāciju. **[Gr. 156]**

***4e. Šajā pantā paredzēto informāciju gaisa pārvadātāji un starpnieki attiecīgā gadījumā sniedz gaisa pārvadājuma līguma valodā un starptautiski lietotā valodā uz pastāvīga informācijas nesēja.* [Gr. 157]**

***4f. Ja tas ir tehniski iespējams, šajā regulā paredzēto informāciju pasažieriem sniedz un saraksti veic ar elektroniskiem līdzekļiem. Ja informāciju sniedz ar šādiem līdzekļiem, gaisa pārvadātāji un starpnieki nodrošina, ka visu saraksti, tostarp šādas sarakstes datumu un laiku, var saglabāt vēlākai atsaucei. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz jautājumiem par to, vai un kad tie ir snieguši vajadzīgo informāciju pasažieriem, ir gaisa pārvadātājiem un starpniekiem. Visi saziņas līdzekļi pasažierim dod iespēju ātri un bez maksas sazināties un rezultatīvi komunicēt ar gaisa pārvadātājiem un starpniekiem.* [Gr. 158]**

4g. Attiecībā uz neredzīgiem cilvēkiem un cilvēkiem ar redzes traucējumiem, personām ar kognitīviem vai intelektuāliem traucējumiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām šo pantu piemēro, izmantojot attiecīgus alternatīvus un piekļūstamus līdzekļus. **[Gr. 159]**

4h. Lidostas vadības dienests nodrošina, ka vispārīga informācija par pasažieru tiesībām ir skaidri un redzami norādīta lidostas pasažieru zonās. Pamatojoties uz saņemto informāciju, tas arī nodrošina, ka lidostā esošie pasažieri tiek informēti par lidojumu kavēšanās un traucējumu, piemēram, lidojuma atcelšanas, cēloņiem un par pasažieru tiesībām saistībā ar šiem kavējumiem un traucējumiem, kā arī par tiesībām gadījumos, ja aviosabiedrība pēkšņi izbeidz darbību, piemēram, maksātnespējas vai darbības licences atsaukšanas gadījumā. **[Gr. 160]**

4i. Izlidošanas atcelšanas vai kavēšanās gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs informē pasažierus gan par situāciju, tostarp par traucējumu cēloņiem, tiklīdz šī informācija ir pieejama, bet ne vēlāk kā 30 minūtes pēc paredzētā izlidošanas laika, gan par paredzēto izlidošanas laiku, ja gaisa pārvadātājs ir saņēmis saskaņā ar [*Izpildes regulu] sniegto pasažiera kontaktinformāciju gadījumā, ja biļete iegādāta, izmantojot starpnieku.* [Gr. 161]

***4j. Gaisa pārvadātāji un starpnieki nodrošina, ka visiem pasažieriem pēc lidojuma rezervācijas tiek sniegts piekļūstams un rezultatīvs atbalsts pa tālruni; ar minēto atbalsta pakalpojumu nodrošina informāciju un alternatīvus risinājumus lidojumu traucējumu gadījumā, un tā cena nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt vietējo sarunu tarifus.* [Gr. 162]**

4k. Visos pasažieriem sniegtajos elektroniskajos paziņojumos par lidojuma atcelšanu, ilgu kavēšanos vai izmaiņām sarakstā skaidri norāda, ka pasažieriem saskaņā ar šo regulu var pienākties kompensācija un/vai atbalsts.";
[Gr. 163]

17) iekļauj šādu pantu:

"15.a pants
Sūdzība gaisa pārvadātājam vai starpniekam

1. Katrs gaisa pārvadātājs un ~~katrs~~ starpnieks izveido sūdzību izskatīšanas mehānismu attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem savās attiecīgajās atbildības jomās. ~~Tie padara savu kontaktinformāciju pieejamu gaisa pārvadājuma līguma valodā un starptautiski lietotā valodā. Sīkāka informācija par sūdzību izskatīšanas procedūru ir piekļūstama sabiedrībai, tostarp personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļūstamā formātā. Tie arī skaidri informē pasažierus par tās iestādes vai iestāžu kontaktinformāciju, ko dalībvalstis izraudzījušās, ievērojot 16. pantu, un par tās iestādes vai iestāžu kontaktinformāciju, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpustiesas kārtībā saskaņā ar 16.ac pantu, un attiecīgā gadījumā par to attiecīgajiem pienākumiem. Šī informācija ir pieejama to dalībvalstu oficiālajā valodā vai valodās, kurās darbojas gaisa pārvadātājs un starpnieks.~~ **[Gr. 164]**

2. ~~Ja~~ Pasažieri ~~iesniedz sūdzību~~, izmantojot 1. punktā ~~minēto mehānismu, šo~~***minētos mehānismus, var iesniegt sūdzību jebkuram gaisa pārvadātājam vai starpniekam to attiecīgajās atbildības jomās. Šādu*** sūdzību iesniedz ~~sešu mēnešu~~***viena gada*** laikā ~~pēc attiecīgā traucējuma. 30 kalendāro dienu laikā pēc sūdzības iesniegšanas gaisa pārvadātājs vai starpnieks, kuram sūdzība ir adresēta, vai nu sniedz pamatotu atbildi vai pienācīgi pamatotos izņēmuma gadījumos informē pasažieri par to, ka pasažieris saņems galīgo atbildi ne vēlāk kā divu mēnešu laikposmā no sūdzības iesniegšanas~~***no izlidošanas vai paredzētās izlidošanas*** dienas. ~~Ja strīdu nav bijis iespējams atrisināt, atbildē iekļauj arī saskaņā ar 16. pantu izraudzītās iestādes vai iestāžu vai saskaņā ar 16.a pantu par ārpustiesas strīdu izšķiršanu atbildīgās iestādes vai iestāžu attiecīgo kontaktinformāciju, tostarp šādas iestādes vai iestāžu pasta adresi, tīmekļa vietni un e-pasta adresi.~~**. [Gr. 165]**

2a. Ja gaisa pārvadātājs atsaucas uz ārkārtējiem apstākļiem, tas savā atbildē pasažierim norāda konkrētos apstākļus, kas izraisīja atcelšanu vai kavēšanos. Gaisa pārvadātājs arī pierāda, ka ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai no atcelšanas vai kavēšanās izvairītos. **[Gr. 166]**

2b. Gaisa pārvadātājam un starpniekam ir pienākums pierādīt to, ka pasažieriem ir sniegta nepieciešamā informācija. **[Gr. 167]**

3. ~~Pasažieru sūdzību iesniegšana, izmantojot 1. punktā minēto mehānismu, neskar viņu tiesības iesniegt strīdus ārpustiesas izšķiršanai saskaņā ar 16.ac pantu vai saņemt tiesisko aizsardzību tiesā, ievērojot noilguma termiņu saskaņā ar valsts tiesību aktiem~~***Septiņu darbdienu laikā pēc sūdzības saņemšanas adresāts pasažierim apstiprina sūdzības saņemšanu. Divu mēnešu laikā pēc sūdzības saņemšanas adresāts pasažierim sniedz pamatotu atbildi. Ja adresāts minētajā divu mēnešu termiņā šādu atbildi nesniedz, ir uzskatāms, ka tas piekritis pasažiera prasībām***.–**[Gr. 168]**

3a. Pamatotajā atbildē adresāts arī skaidri informē pasažieri par tās iestādes vai iestāžu kontaktinformāciju, ko dalībvalstis izraudzījušās, ievērojot 16. pantu, un par tās iestādes vai iestāžu kontaktinformāciju, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpustiesas kārtībā saskaņā ar 16.a pantu, un attiecīgā gadījumā par to attiecīgajiem pienākumiem. **[Gr. 169]**

3b. Ja gaisa pārvadātājs atsaucas uz ārkārtējiem apstākļiem, tas atbildē pasažierim norāda konkrētos apstākļus, kas izraisīja atcelšanu vai kavēšanos. Gaisa pārvadātājs arī pierāda, ka ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai no atcelšanas vai kavēšanās izvairītos. **[Gr. 170]**

3c. Gaisa pārvadātājam un starpniekam ir pienākums pierādīt, ka pasažieriem ir sniegta nepieciešamā informācija.”; **[Gr. 171]**

18) regulas 16. pantu aizstāj ar šādu:

“16. pants

~~Izpilde~~***Valstu izpildiestāžu izraudzīšana*** **[Gr. 172]**

1. Katra dalībvalsts izraugās ~~valsts izpildiestādi vai valsts izpildiestādes~~***iestādi vai iestādes***, kas ir atbildīgas par ~~šīs regulas izpildi attiecībā uz braucieniem uz lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un no tām~~***šajā regulā noteikto pienākumu izpildes panākšanu***~~. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi vai iestādēm, kas ir izraudzītas saskaņā ar šo punktu.~~ **[Gr. 173]**

2. ~~Valsts izpildiestāde rūpīgi uzrauga atbilstību šīs regulas prasībām un veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu~~***Katra iestāde organizatoriski, lēmumos par finansējumu, juridiskā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no gaisa pārvadātāja, lidostas vadības dienesta un starpnieka vai citām komerciālām interesēm***. **[Gr. 174]**

2a. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi vai iestādēm, kas izraudzītas saskaņā ar šo pantu, un par tās vai to attiecīgajiem pienākumiem, tostarp jebkādām to izmaiņām. Komisija un izraudzītā iestāde vai iestādes minēto informāciju publicē savās tīmekļa vietnēs. **[Gr. 175]**

~~3. Pasažieri var ziņot valsts izpildiestādei par iespējamiem šīs regulas pārkāpumiem. Valsts izpildiestāde var izmeklēt ziņotos iespējamos pārkāpumus un lemt par izpildes nodrošināšanas pasākumiem, pamatojoties uz informāciju, kas iekļauta minētajos ziņojumos.~~ **[Gr. 176]**

~~4. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas. Jo īpaši – šādas sankcijas ir pietiekamas, lai sniegtu pārvadātājiem un starpniekiem finansiālu stimulu konsekventi ievērot šīs regulas noteikumus.~~ **[Gr. 177]**

~~5. Līdz ... [seši gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam ik pēc pieciem gadiem valstu izpildiestādes savās tīmekļa vietnēs publicē ziņojumu par savu darbību, par izpildes nodrošināšanas pasākumu un tā iznākumu, tostarp par piemērotajām sankcijām. Minētos ziņojumus iesniedz arī Komisijai.~~ **[Gr. 178]**

6. Par jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, apkalpojošie gaisa pārvadātāji un starpnieki valsts izpildiestādēm dalībvalstī, kurā tie darbojas, paziņo tās personas vai to personu vai iestādes vajadzīgo kontaktinformāciju, kas izraudzīta vai izraudzītas, lai pastāvīgi rīkotos to vārdā un saņemtu valsts izpildiestādes vai valsts izpildiestāžu izdotos dokumentus. Valsts izpildiestādes var savstarpēji apmainīties ar šo informāciju, lai nodrošinātu šīs regulas izpildi.”;

18a) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.-a pants
Izpildes panākšanas uzdevumi

1. Valsts izpildiestāde cieši uzrauga atbilstību šīs regulas prasībām un veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.

2. Valstu izpildiestādes var pieprasīt gaisa pārvadātājiem, lidostas vadības dienestiem un starpniekiem sniegt dokumentus un informāciju, kas noder 1. punktā minēto funkciju veikšanā. Šādus dokumentus un informāciju sniedz viena mēneša laikā pēc pieprasījuma saņemšanas, ja vien valsts izpildiestāde nav noteikusi citādi.

3. Valstu izpildiestādes, veicot savas funkcijas, attiecīgā gadījumā ņem vērā informāciju, ko tām iesniegusi cita iestāde, kas izraudzīta sūdzību izskatīšanai, kā noteikts 16.b panta 2. punktā.

4. ***Ja gaisa satiksme notiek starp divām vai vairākām ES dalībvalstīm, valstu izpildiestādes uzraudzības darbības var veikt kopīgi.***

5. ***Dalībvalstis nodrošina, ka to attiecīgajām valsts izpildiestādēm ir pietiekamas pilnvaras veikt izpildes panākšanas darbības.***

6. ***Ja gaisa pārvadātājs atsaucas uz ārkārtējiem apstākļiem kā pamatojumu, lai atteiktos izmaksāt kompensāciju saskaņā ar šo regulu, gaisa pārvadātājs pamato savu apgalvojumu un 48 stundu laikā iesniedz valsts izpildiestādēm pietiekamus pierādījumus par šiem apstākļiem un saistītajām tehniskajām problēmām. Turklāt gaisa pārvadātājs pierāda, ka ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai izvairītos no attiecīgā lidojuma atcelšanas vai kavēšanās.***

7. Valsts izpildiestāde šo informāciju izplata iestādēm, kas saskaņā ar šo regulu izraudzītas alternatīvai strīdu izšķiršanai, ja tādas ir pieejamas.

8. Valstu izpildiestādes ik pēc diviem gadiem līdz 30. jūnijam publicē ziņojumus ar statistiku par savu darbību, tostarp attiecīgā gadījumā par sodiem, kas piemēroti iepriekšējos divos kalendārajos gados.

9. Pamatojoties uz datiem, kurus gaisa pārvadātājiem, lidostu vadības dienestiem un starpniekiem ir jāsniedz par pakalpojumu kvalitātes standartiem, kā noteikts 15.a pantā, valsts izpildiestāde publicē statistiku par sūdzību skaitu un veidu, atcelšanas gadījumu, iekāpšanas atteikumu un kavēšanās gadījumu skaitu un to ilgumu, kā arī datus par nozaudēto, ar kavēšanos piegādāto vai bojāto bagāžu.

10. Gaisa pārvadātāji paziņo savu kontaktinformāciju valsts izpildiestādei vai iestādēm dalībvalstīs, kurās tie darbojas.”;
[Gr. 179]

18b) regulā iekļauj šādu pantu:

“16.-aa pants
Sūdzību izskatīšana valstu izpildiestādēs un citās iestādēs

1. Neskarot patērētāju tiesības uz alternatīvu tiesisko aizsardzību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/11/ES[1a], pēc tam, kad pasažieris bez sekmēm ir iesniedzis sūdzību gaisa pārvadātajam vai starpniekam saskaņā ar 13.a pantu, pasažieris var iesniegt sūdzību valsts izpildiestādei vai jebkurai citai iestādei, kas izraudzīta saskaņā ar šā panta 2. punktu, darot to ne vēlāk kā viena gada laikā pēc tam, kad ir saņēmis informāciju par to, ka gaisa pārvadātājs vai starpnieks ir noraidījuši sākotnējo sūdzību.

2. ***Jebkurš pasažieris valsts izpildiestādei vai jebkurai citai dalībvalsts šim nolūkam izraudzītai iestādei var iesniegt sūdzību par iespējamu šīs regulas pārkāpumu jebkurā no lidostām, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, vai par jebkuru lidojumu no lidostas, kas atrodas dalībvalsts vai trešās valsts teritorijā, uz šādām lidostām.***

3. ***Valsts izpildiestāde vai jebkura cita iestāde, kas izraudzīta saskaņā 2. punktu, divu nedēļu laikā pēc sūdzības saņemšanas apstiprina tās saņemšanu. Sūdzību izskatīšanas procedūra ilgst ne vairāk kā trīs mēnešus, skaitot no sūdzības lietas izveidošanas dienas. Sūdzību izskatīšanas procedūra piekļūstamā formātā ir piekļūstama personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.***

4. Ja sūdzība attiecas uz varbūtējiem lidostas vadības dienesta pārkāpumiem, sūdzību izskata valsts izpildiestāde vai jebkura cita saskaņā ar 2. punktu izraudzīta iestāde no dalībvalsts, kuras teritorijā incidents noticis.

5. Valsts izpildiestādēm vai jebkurai citai iestādei, kas izraudzīta saskaņā ar šā panta 2. punktu, ir jābūt iespējai izskatīt individuālas pasažieru sūdzības, un tām ir jāpiešķir vismaz minimālās izmeklēšanas un izpildes pilnvaras, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/2394[1b] 9. pantā.

6. Valstu izpildiestāžu vai jebkuru citu saskaņā ar 2. punktu izraudzītu iestāžu lēmumi ir saistoši abām pusēm un ir izpildāmi, neskarot pušu tiesības piekļūt tiesu sistēmai.

_____

[1a] ***Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2013/11/ES (2013. gada 21. maijs) par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (Direktīva par patērētāju SAI) (OV L 165, 18.6.2013., 63. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/2394 (2017. gada 12. decembris) par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbild par tiesību aktu izpildi patērētāju tiesību aizsardzības jomā, un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2006/2004, OV L 345, 27.12.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”;*** **[Gr. 180]**

18c) regulā iekļauj šādu pantu:

“16.-ab pants

1. Ja saskaņā ar šīs regulas 16. un 16.b pantu dalībvalsts ir izraudzījusies dažādas iestādes, minētās iestādes nodrošina savstarpēju attiecīgās informācijas apmaiņu saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679, lai palīdzētu valsts izpildiestādei veikt tās uzraudzības un izpildes uzdevumus un lai saskaņā ar 16.b pantu izraudzītā sūdzību izskatīšanas iestāde varētu savākt informāciju, kas nepieciešama individuālu sūdzību izskatīšanai.

2. Valstu izpildiestādes no dažādām dalībvalstīm pārrobežu koordinēšanas nolūkā apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi. Komisija tām palīdz veikt minēto uzdevumu.”; **[Gr. 181]**

18d) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.-ac pants
Inspekcijas valstu izpildiestādēs

1. Komisija var veikt inspekcijas valstu izpildiestādēs, lai uzraudzītu to, kā dalībvalstis piemēro šo regulu, un sniegtu ieteikumus par izpildes panākšanas uzlabojumiem.

2. Komisija pirms inspekcijas par to laikus informē attiecīgo dalībvalsti.

3. Katru Komisijas inspekcijas ziņojumu nosūta attiecīgās dalībvalsts izpildiestādei, kas savā atbildē izklāsta veiktos pasākumus nolūkā novērst konstatētās neatbilstības un ņemt vērā ieteikumus.

4. Ziņojumu kopā ar valsts izpildiestādes atbildi pēc tam attiecīgā gadījumā nosūta citu dalībvalstu izpildiestādēm.";
[Gr. 182]

18e) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.-ad pants
Sodi

1. Dalībvalstis nosaka noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kuri vajadzīgi, lai nodrošinātu minēto noteikumu piemērošanu. Paredzētie sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Dalībvalstis par šiem noteikumiem un pasākumiem paziņo Komisijai un nekavējoties ziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.

2. Īstenojot 16.c pantā minēto sadarbību, valsts izpildiestāde, kas ir kompetenta 16.b panta 4. vai 5. punkta nolūkā, pēc sūdzību izskatošās valsts izpildiestādes pieprasījuma izmeklē šīs regulas pārkāpumu, ko konstatējusi minētā iestāde, un vajadzības gadījumā piemēro sodus."; **[Gr. 183]**

18f) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.-ae pants
Sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju

1. Dalībvalstis regulāri nosūta Komisijai attiecīgo informāciju par šīs regulas piemērošanu, un Komisija šo informāciju elektroniski dara pieejamu pārējām dalībvalstīm.

2. Pēc Komisijas pieprasījuma valsts izpildiestādes izmeklē gadījumus, kur pastāv aizdomas par viena vai vairāku gaisa pārvadātāju un lidostu vadības dienestu šajā regulā noteikto pienākumu neizpildes konkrētu praksi, un četru mēnešu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas paziņo savus konstatējumus Komisijai.

3. Komisija atbalsta dalībvalstu dialogu un sekmē to sadarbību [Izpildes regulas] 16.a pantā minētajā komitejā attiecībā uz šīs regulas interpretāciju un piemērošanu valstu līmenī.

4. Pēc dalībvalsts vai valsts izpildiestādes pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija izskata gadījumus, kad rodas atšķirības šīs regulas noteikumu piemērošanā un izpildes panākšanā.

***5. Komisija attiecīgā gadījumā var pieņemt vadlīnijas, lai veicinātu vienotu šīs regulas piemērošanu.”;* [Gr. 184]**

19) iekļauj šādu pantu:

“16.a pants
Strīdu izšķiršana ārpustiesas kārtībā

Dalībvalstis nodrošina, ka gaisa pārvadājumu pasažieri individuālus strīdu pieteikumus pēc sūdzībām vai pieprasījumiem saskaņā ar šo regulu var iesniegt iestādei vai iestādēm, kas atbild par strīdu izšķiršanu ārpustiesas kārtībā. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi vai iestādēm, kas atbild par strīdu risināšanu saskaņā ar šo pantu. ~~Dalībvalstis var nolemt šo pantu piemērot tikai strīdiem starp~~***Šīs regulas darbības jomā esošo*** gaisa ~~pārvadātājiem vai starpniekiem, no vienas puses, un patērētājiem, no otras puses~~***pārvadātāju un starpnieku dalība strīdu alternatīvas izšķiršanas procedūrās ir obligāta, un šo procedūru lēmumi ir saistoši, neskarot pušu tiesības piekļūt tiesu sistēmai***.”***;* [Gr. 185]**

19a) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.aa pants
Atbilstības dokumenti

1. Savienības gaisa pārvadātāji sagatavo dokumentu, kas pietiekami detalizēti apliecina, ka to darbības procedūras ir pietiekamas, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību visiem attiecīgajiem šīs regulas pantiem, un līdz [xxxx. gada 1. janvārim] iesniedz šo dokumentu Komisijai un tās dalībvalsts izpildiestādei, kura saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008 izsniegusi gaisa pārvadātāja darbības licenci.

2. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka minimālās prasības par šādu atbilstības dokumentu saturu. Minimālajā saturā ir ietverti vismaz ārkārtas rīcības plāni ievērojamu traucējumu gadījumā un norādītas par atbalsta sniegšanu un citu tiesību īstenošanu atbildīgās personas, sūdzību izskatīšanas, atbalsta sniegšanas un kompensāciju izmaksas praktiskā kārtība un procedūras, kā arī procedūras un veidnes, kas tiek izmantotas saziņai ar pasažieriem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 16.c panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.

3. Visi citi gaisa pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus no Savienības lidostām, iesniedz atbilstības dokumentu visu to dalībvalstu izpildiestādēm, kurās tie sniedz pakalpojumus, un Komisijai.

4. Gaisa pārvadātāji pārskata savus atbilstības dokumentus un iesniedz attiecīgajai valsts izpildiestādei vai izpildiestādēm un Komisijai to atjaunināts versijas ik pēc trim gadiem, sākot no [xxxx. gada 1. janvāra].

5. Valstu izpildiestādes ņem vērā gaisa pārvadātāju iesniegtos atbilstības dokumentus, un, ja iespējams, salīdzina atbilstības dokumentos sniegto informāciju ar sūdzībās minēto informāciju."; **[Gr. 186]**

19b) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.ab pants
Deleģēšanas īstenošana

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

2. ***Pilnvaras pieņemt 6.c pantā un 7. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no … [šīs grozošās regulas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.***

3. ***Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6.c un 7. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.***

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 6.c un 7. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem."; **[Gr. 187]**

19c) regulā iekļauj šādu pantu:

"16.ac pants
Komiteju procedūra

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

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu."; **[Gr. 188]**

20) regulas 17. pantu aizstāj ar šādu:

"17. pants
Pārskats un ziņojums

~~1. Līdz ... [pieci gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam ik pēc trim gadiem Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par pielikumā izklāstīto ārkārtējo apstākļu sarakstu, ņemot vērā notikumus, kas ietekmējuši iepriekšējos divos gados pirms katra ziņojuma notikušo lidojumu savlaicīgu un efektīvu nodrošināšanu.~~

~~Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu.~~ **[Gr. 189]**

2. Līdz ... [pieci gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību, izpildi un rezultātiem. Komisija minētajā ziņojumā iekļauj informāciju par gaisa pārvadājumu pasažieru pastiprinātu aizsardzību lidojumos no trešām valstīm, ko apkalpo pārvadātāji, kuri ir trešās valsts pārvadātāji.

~~Minētajā ziņojumā iekļauj arī pārskatu par 7. panta 1. punktā noteiktajām summām un 10. panta 2. punktā noteiktajām procentuālajām daļām, cita starpā ņemot vērā gaisa pārvadājumu maksu attīstību, inflācijas līmeni un statistiku par iekāpšanas atteikumiem, atcelšanu, aizkavēšanos un nokavētiem savienotajiem lidojumiem, kas attiecināmi uz gaisa pārvadātājiem, kā arī statistiku par lidojuma klases pazemināšanu iepriekšējos piecos gados.~~ **[Gr. 190]**

Ziņojumā, kas, ievērojot pirmo daļu, jāiesniedz līdz ... [pieci gadi no šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas], Komisija novērtē:

~~a)~~ ~~nepieciešamību un iespējamību pārskatīt šīs regulas darbības jomu, lai vēl vairāk uzlabotu pasažieru aizsardzību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem, kā arī savienojamības aspektus. Jo īpaši Komisija novērtē jurisdikciju konflikta riskus un ar izpildi saistītās grūtības un iesaka veidus, kā mazināt minētos riskus un novērst minētās grūtības;~~ **[Gr. 191]**

~~b)~~ ~~nepieciešamību pielāgot 7. panta 2. punktā noteiktās robežvērtības, pamatojoties uz statistiku par kavējumu un lidojumu atcelšanas izmaiņām piecos gados pirms Komisijas novērtējuma un katru gadu no ...[divi gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas];~~ **[Gr. 192]**

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

Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvo aktu priekšlikumus.”;

21) šīs regulas 1. pielikumā izklāstīto tekstu pievieno kā Regulas (EK) Nr. 261/2004 pielikumu.

2. pants

Regulu (EK) Nr. 2027/97 groza šādi:

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

a) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

_____

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

b) pievieno šādus apakšpunktus:

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

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

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

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

l) “personīgs priekšmets” ir ~~nereģistrētas~~***nereģistrēta*** bagāžas vienība, kas ~~ir nepieciešama pasažieru pārvadājumiem un~~ atbilst drošības un drošuma prasībām~~,~~ un ir vai nu ar maksimālajiem izmēriem 40 x 30 x 15 cm, vai ~~ar nosacījumu~~***atbilst nosacījumam***, ka tā ietilpst zem sēdekļa, kas ir priekšā sēdeklim, kurā sēž pasažieris; **[Gr. 193]**

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

_____

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

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

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

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

3) regulas 3. panta 2. punktu ~~svītro;~~***aizstāj ar šādu:***

“2. Savienības gaisa pārvadātājs un pakalpojumu sniedzēji, kas tā vārdā nodrošina apkalpošanu uz zemes, visās Savienības lidostās izveido dienestu, kas pasažieriem nodrošina sūdzības veidlapas, tā pasažieriem dodot iespēju uzreiz pēc ierašanās nekavējoties iesniegt sūdzību par bojāto vai ar novēlošanos saņemto bagāžu. Tāpat Savienības gaisa pārvadātājs nodrošina, ka pasažieriem, izmantojot QR kodus, ir nodrošināta vienkārša un lietotājam draudzīga piekļuve šajā punktā minētajai sūdzības veidlapai. Šādi QR kodi ir jāpaziņo un jāizvieto skaidrā un pamanāmā veidā, arī pie reģistrācijas letēm, lidostas apkalpošanas letēm, iekāpšanas vārtiem un gaisa pārvadātāja tīmekļa vietnē vai līdzvērtīgā tiešsaistes platformā, lai pasažieri varētu ātri un bez nepamatotām grūtībām piekļūt sūdzības veidlapai. Sūdzības veidlapu, kas var būt arī īpašuma pretenzijas ziņojuma (PIR) formā, gaisa pārvadātājs lidostā pieņem kā sūdzību atbilstīgi Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktam. Šī iespēja neskar pasažieru tiesības Monreālas konvencijā noteiktajā termiņā iesniegt sūdzību, izmantojot citus līdzekļus. **[Gr. 194]**

2.a Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka standartizētu prasījuma pieteikuma veidlapu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 6.f panta 2. punktā minēto konsultēšanās/pārbaudes procedūru.”; **[Gr. 195]**

4) regulas 3.a pantu aizstāj ar šādu:

“3.a pants

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

5) regulas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

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

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

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

3a. Ja bagāža nozaudēta, piegādāta ar kavēšanos vai bojāta, gaisa pārvadātāji vispirms izmaksā kompensāciju pasažieriem, ar kuriem tie noslēguši līgumu, un tikai pēc tam tie var celt prasību pret lidostu vai pakalpojumu sniedzēju par nodarīto kaitējumu, par kuru tie ne vienmēr ir atbildīgi.”; **[Gr. 196]**

6) regulas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Visi gaisa pārvadātāji, pārdodot gaisa pārvadājuma pakalpojumu Savienībā, ***skaidrā un piekļūstamā veidā sniedz pasažieriem visaptverošu informāciju par piemērojamajām procedūrām, kas jāievēro gadījumā, ja bagāža nozaudēta, piegādāta ar kavēšanos vai bojāta. Visi gaisa pārvadātāji,*** nodrošina, lai pārdošanas vietās, tostarp pārdošanu pa ~~telefonu~~***tālruni*** un internetā, pasažieriem būtu pieejams kopsavilkums par galvenajiem noteikumiem, kas reglamentē atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu, tostarp kompensācijas pieprasīšanas termiņus un iespēju iesniegt īpašu deklarāciju attiecībā uz bagāžu. Izpildot šo informēšanas prasību, Savienības gaisa pārvadātāji izmanto pielikumā doto paziņojumu. ~~Šāds kopsavilkums vai paziņojums~~***Šādu kopsavilkumu vai paziņojumu*** nevar izmantot par pamatu kompensācijas prasījumam un šīs regulas vai Monreālas Konvencijas ***noteikumu*** interpretācijai.”; **[Gr. 197]**

aa) pantā iekļauj šādu punktu:

“1.a Visi gaisa pārvadātāji, pārdodot gaisa pārvadājuma pakalpojumu Savienībā, nodrošina, lai pārdošanas vietās, ieskaitot pārdošanu pa tālruni un internetā, pasažieriem būtu pieejams kopsavilkums par galvenajiem noteikumiem, kas reglamentē atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu, tostarp termiņiem kompensācijas prasības iesniegšanai un iespēju iesniegt īpašu deklarāciju par bagāžu. Izpildot šo informēšanas prasību, Savienības gaisa pārvadātāji izmanto pielikumā doto paziņojumu. Šādu kopsavilkumu vai paziņojumu nevar izmantot par pamatu kompensācijas prasījumam un šīs regulas vai Monreālas Konvencijas noteikumu interpretācijai. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 6.d pantu pieņemt deleģētos aktus, lai pielāgotu pielikumā minētās summas, izņemot 5. panta 2. punktā minēto summu, ņemot vērā Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas lēmumu saskaņā ar Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu.”; **[Gr. 198]**

b) panta 2. punktā pievieno šādu ievilkumu:

“– ja pasažieris ir persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām – par tiesībām bez maksas iesniegt īpašu deklarāciju, kurā minētā persona izrāda interesi par sava pārvietošanās palīglīdzekļa vērtību.”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

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

d) pievieno šādus punktus:

“4. Visi gaisa pārvadātāji savās mobilajās lietotnēs un tīmekļa vietnēs nodrošina veidlapu, kas ļauj pasažierim nekavējoties tiešsaistē vai papīra formātā iesniegt sūdzību par bojātu, aizkavētu vai nozaudētu bagāžu. Par veidlapas iesniegšanas dienu gaisa pārvadātājs uzskata sūdzības reģistrēšanas dienu, ievērojot Monreālas konvencijas 31. panta 2. punktu un 31. panta 3. punktu, pat ja gaisa pārvadātājs pieprasa papildu informāciju vēlākā dienā. Šis punkts neskar pasažieru tiesības Monreālas konvencijā noteiktajā termiņā iesniegt sūdzību, izmantojot citus līdzekļus.

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

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

7) iekļauj šādus pantus:

“6.a pants

1. Ja Savienības gaisa pārvadātājs pārvadā reģistrētus pārvietošanās palīglīdzekļus vai atzītus servissuņus, tas ***informē pasažierus par viņu tiesībām un*** nodrošina, ka katrai personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervācijas laikā un vienlaikus ar paziņojumu, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu, un ne vēlāk kā brīdī, kad palīglīdzekļi tiek nodoti gaisa pārvadātājam, un – atzīta servissuņa gadījumā – iekāpšanas brīdī tiek piedāvāta iespēja piekļūstamā formātā iesniegt īpašu deklarāciju par ***īpašu*** interesi par piegādi galamērķī, ievērojot Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu. Šādā gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs nenosaka attiecīgajiem pasažieriem papildu maksu***. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka šādas deklarācijas par īpašu interesi veidlapas paraugu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar [6.f panta 2. punktā] minēto konsultēšanās procedūru***. Ja palīglīdzekļi tiek iznīcināti, nozaudēti, bojāti vai aizkavēti, vai atzīta servissuņa nāves vai ievainojuma gadījumā Savienības gaisa pārvadātājs var pieprasīt personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām pierādījumu par pārvietošanās palīglīdzekļu vai atzītā servisa suņa aizstāšanas, tostarp pagaidu aizstāšanas, izmaksām, lai pamatotu īpašajā deklarācijā par īpašu interesi norādīto summu. **[Gr. 199]**

Ja starpnieki tirgo gaisa pārvadājumus Savienības gaisa pārvadātāja vārdā, tie rezervācijas laikā un vienlaikus ar paziņojumu, kas sniegts, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 6. pantu, ***informē pasažierus par viņu tiesībām un*** piedāvā attiecīgajiem pasažieriem iespēju piekļūstamā formātā iesniegt īpašu deklarāciju par īpašu interesi, ievērojot Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu. Minēto īpašo deklarāciju par īpašu interesi iesniedz saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem, kas izklāstīti pirmajā daļā. Starpnieks pēc iespējas drīz nosūta deklarāciju Savienības gaisa pārvadātājam. **[Gr. 200]**

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

3. Ja piemēro 2. punktu un neskarot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 7. un 8. pantu un I pielikuma ceturto apakšpunktu, Savienības gaisa pārvadātāji ātri dara visu iespējamo, lai nodrošinātu nekavējoties vajadzīgus reģistrētu pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstājējus un pagaidu risinājumus atzītu servissuņu aizstāšanai. Personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir atļauts saglabāt minēto pagaidu aizstājēju bez maksas līdz brīdim, kad ir izmaksāta 2. punktā minētā kompensācija, vai līdz brīdim, kad Savienības gaisa pārvadātāji ir kompensējuši juridiskajām vai fiziskajām personām izmaksas par mobilitātes palīglīdzekļu vai atzīta servissuņa nepieciešamo pagaidu aizstāšanu.

4. Šā panta 3. punkta ievērošana nenozīmē Savienības gaisa pārvadātāja atbildības atzīšanu.

6.aa pants

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

a) gaisa pārvadājuma līgumu noteikumus un nosacījumus;

b) sistemātisku īpašās deklarācijas par īpašu interesi piedāvāšanu attiecībā uz reģistrētiem pārvietošanās palīglīdzekļiem un atbilstoša līmeņa kompensāciju par kaitējumu, kas nodarīts pārvietošanās palīglīdzekļiem;

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

d) 6. panta piemērošanu.

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

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

4. Valsts izpildiestādes savā gada ziņojumā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 16. panta 6. punktu publicē arī statistiku par savu darbību un par piemērotajām sankcijām attiecībā uz šīs regulas piemērošanu. **[Gr. 201]**

6.b pants

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

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

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

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

– neskarot 2. punktu, iespējamās papildu maksas, ko piemēro par reģistrētas un nereģistrētas bagāžas, tostarp 6.c pantā minēto mūzikas instrumentu, pārvadāšanu,

– konkrētie iemesli, kas var liegt pārvadāt nereģistrētu bagāžu salonā, ievērojot 3. punktu.

Skaidri jānošķir ceļojuma pamatpakalpojumi un papildu maksas, un ir jābūt iespējai pamatpakalpojumus un papildu pakalpojumus iegādāties atsevišķi. **[Gr. 202]**

Ja rokas bagāžu pirms iekāpšanas gaisa kuģī vai pirms gaisa kuģa pacelšanās pārvieto no salona uz gaisa kuģa bagāžas nodalījumu, pasažieriem to izsniedz, kad viņi izkāpj no gaisa kuģa. **[Gr. 203]**

2. Neskarot Regulu (EK) Nr. 1107/2006, gaisa pārvadātāji atļauj pasažieriem bez papildu maksas pārvadāt personīgu priekšmetu ***un rokas bagāžu, kuras maksimālais izmērs nepārsniedz 100 cm (garuma, platuma un augstuma summa),*** salonā ***saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004. Atļauto rokas bagāžas apjomu var izteikt kā viena pasažiera kopējā rokas bagāžas apjoma maksimālo izmēru un maksimālo svaru vai ar abiem minētajiem parametriem, taču nenosakot ierobežojumus attiecībā uz salonā ienesto vienību skaitu.*** **[Gr. 204]**

3. Ja konkrētu iemeslu dēļ, piemēram, drošuma apsvērumu, ietilpības apsvērumu dēļ vai gaisa kuģa tipa maiņas gadījumā pēc rezervācijas veikšanas, nav iespējams salonā pārvadāt personīgu priekšmetu, kas minēts 2. punktā, vai rokas bagāžu, gaisa pārvadātājs var šo nereģistrēto bagāžu pārvadāt gaisa kuģa kravas nodalījumā, bet bez papildu izmaksām pasažierim.

4. Šā panta 2. un 3. punktu piemēro visiem gaisa pārvadātājiem, kas izlido no lidostas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi, un visiem ~~Savienības~~ gaisa pārvadātājiem, kas ielido dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgumi. **[Gr. 205]**

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

6.c pants

1. Savienības gaisa pārvadātājs atļauj pasažierim pārvadāt mūzikas instrumentu gaisa kuģa pasažieru salonā saskaņā ar piemērojamiem drošības un drošuma noteikumiem un attiecīgā gaisa kuģa tehniskajām specifikācijām un ierobežojumiem. Mūzikas instrumentus pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa salonā ar noteikumu, ka minētos instrumentus var droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa. ***Ja mūzikas instruments pieņemts pārvadāšanai gaisa kuģa salonā, tas ir daļa no pasažierim atļautā rokas bagāžas apjoma.*** Gaisa pārvadātājs var noteikt ***papildu samaksu par rokas bagāžu, ko pārvadā***~~, ka mūzikas instruments ir daļa no pasažiera atļautā nereģistrētās bagāžas apjoma un to nevar pārvadāt~~ papildus šim ***atļautajam*** apjomam. **[Gr. 206]**

2. ~~Ievērojot piemērojamos drošības un drošuma noteikumus,~~ Ja mūzikas instruments ir pārāk liels, lai to varētu droši novietot piemērotā bagāžas nodalījumā salonā vai zem attiecīgā pasažiera sēdekļa, gaisa pārvadātājs var pieprasīt maksu par otro biļeti, ja šādu mūzikas instrumentu pārvadā kā ~~nereģistrētu~~***rokas*** bagāžu, to novietojot uz otra sēdekļa. ~~Turklāt pasažieriem var izvirzīt prasību izvēlēties un iegādāties blakusesošas sēdvietas gan~~***Iegādājoties šādu papildu biļeti, netiek piemēroti attiecīgie lidostas izlidošanas nodokļi. Ja tiek nopirkta otra sēdvieta, gaisa pārvadātājs veic saprātīgus pasākumus, lai*** pasažierim~~, gan mūzikas instrumentam,~~ un ***attiecīgajam*** mūzikas instrumentam ~~paredzētajai sēdvietai obligāti jābūt pie loga esošai sēdvietai. Ja iespējams un ja to pieprasa, mūzikas instrumentus pārvadā gaisa kuģa kravas nodalījuma apsildāmā daļā, ņemot vērā attiecīgos drošuma noteikumus,~~***iedalītu*** vietas ~~ierobežojumus un attiecīgā gaisa kuģa tehniskās specifikācijas~~***līdzās***. **[Gr. 207]**

2a. Ja pieejama vieta, mūzikas instrumentus pēc pieprasījuma pārvadā apsildāmā gaisa kuģa kravas nodalījumā, ciktāl to pieļauj attiecīgie drošības noteikumi, vietas ierobežojumi un attiecīgā gaisa kuģa tehniskās specifikācijas. Gaisa pārvadātāji nodrošina īpašas bagāžas etiķetes, ko labi saskatāmā veidā piestiprina mūzikas instrumentiem, lai nodrošinātu, ka ar instrumentiem apietas ar pienācīgu rūpību. Gaisa kuģa kravas nodalījumā instrumentus atļauts pārvadāt tikai tad, ja tie ievietoti tieši šādiem instrumentiem paredzētos cietos un/vai ar cietu apvalku pārklātos futrāļos. **[Gr. 208]**

2b. Rezervācijas veikšanas brīdī gaisa pārvadātājs savos pakalpojumu sniegšanas nosacījumos skaidri norāda mūzikas instrumentu pārvadāšanas noteikumus, tostarp maksu par pārvadāšanu, attiecīgajā gaisa kuģī pieejamās vietas mūzikas instrumentu pārvadāšanai un šo vietu izmērus. Ja nepieciešams rezervēt otru sēdvietu, pasažieriem piedāvā iespēju rezervēt to tiešsaistē. **[Gr. 209]**

6.d pants

1. Komisijai palīdz Pasažieru tiesību komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu. **[Gr. 210]**

---

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

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

8) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“7. pants

Komisija līdz ... [~~pieci~~***trīs*** gadi no šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas] ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un tās izpildes rezultātiem.; ***Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno leģislatīvo aktu priekšlikumus.”;*** **[Gr. 211]**

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

3. pants

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

~~To piemēro no ... [divi gadi no šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas].~~
[Gr. 212]

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

...,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs / priekšsēdētāja*

I PIELIKUMS

"Pielikums

~~Neizsmeļošs saraksts ar apstākļiem~~**, ***~~kurus šīs regulas nolūkos uzskata~~

Pilnīgs tādu apstākļu uzskaitījums, ***ko var uzskatīt*** par ārkārtējiem***~~, un neizsmeļošs saraksts ar~~*** apstākļiem***~~, kurus~~*** šīs regulas nolūkos ***~~neuzskata par ārkārtējiem~~*** **[Gr. 213]**

1. Par ārkārtējiem ~~uzskata~~***var uzskatīt*** šādus apstākļus: **[Gr. 214]**

~~a) apstākļi, kas nav saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju, piemēram:~~ **[Gr. 215]**

i) dabas~~ vai ekoloģiskas~~ katastrofas, kas nav saderīgas ar drošu lidojuma norisi; **[Gr. 216]**

ii) meteoroloģiskie apstākļi***, kas nav savienojami ar lidojumu drošību vai kas ir sabojājuši gaisa kuģi lidojuma laikā vai uz lidlauka pēc*** ~~un~~ gaisa kuģa ~~bojājumi, kas saistīti ar tādiem meteoroloģiskiem notikumiem, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi (piemēram, zibens spērieni, krusa, pērkona negaiss, stipra turbulence vai spēcīgs vējš)~~***nodošanas ekspluatācijā pēc apkopes un kuru dēļ nav iespējams droši veikt lidojumu***; **[Gr. 217]**

iii) karš***, politiski nemieri, sabotāža vai terorisms, kas padara neiespējamu*** ~~vai sacelšanās, kas nav saderīgi ar~~ drošu lidojuma norisi; **[Gr. 218]**

iv) ~~nopietni pārrobežu apdraudējumi veselībai, kas ietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2022/2371[1] 2. panta 1. vai 4. punkta darbības jomā un kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi~~***veselības apdraudējums vai medicīniskas ārkārtas situācijas, kuru dēļ jāpārtrauc vai jānovirza attiecīgais reiss***; ~~un~~ **[Gr. 219]**

v) gaisa kuģa ~~sadursme ar putnu vai citu svešķermeni, kas nav saderīga ar drošu lidojuma norisi~~***bojājums, ko izraisījis svešķermenis uz lidostas skrejceļa***; **[Gr. 220]**

~~b) ar pasažieri saistīti incidenti, tostarp:~~ **[Gr. 221]**

i) ~~ar pasažieru problemātisku uzvedību saistīti incidenti 2014. gada Monreālas protokola nozīmē~~***problemātiska pasažiera uzvedība, kuras dēļ gaisa kuģa kapteinim attiecīgais lidojums jānovirza uz lidostu***, kas nav ~~saderīgi ar drošu lidojuma norisi vai kas aizkavē izlidošanu~~***ielidošanas lidosta, lai izsēdinātu minēto pasažieri vai pasažierus un izkrautu viņu bagāžu***; **[Gr. 222]**

ii) ~~veselības riski vai ārkārtas medicīniskās palīdzības nepieciešamība (piemēram, ja ir nopietna slimība), ko atklāj īsi pirms izlidošanas, vai kā dēļ jāpārtrauc vai jānovirza lidojums;~~ **[Gr. 223]**

~~c) citi incidenti, piemēram:~~ **[Gr. 224]**

i) ~~drošības riski, bojājums, ko radījusi sabotāža vai terorisms, vai nelikumīgas darbības, kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi;~~ **[Gr. 225]**

ii) slēpti ražošanas vai konstrukcijas defekti, ko atklājis ražotājs vai kompetentā iestāde un kas nav saderīgi ar drošu lidojuma norisi; **[Gr. 226]**

iii) ***neparedzēti*** gaisa satiksmes pārvaldības vai lidostas kapacitātes ierobežojumi vai ***neparedzēta*** gaisa telpas slēgšana***, tostarp iestāžu pieprasīta skrejceļu slēgšana***; **[Gr. 227]**

~~iv) lidostas daļēja vai pilnīga neplānota slēgšana, tostarp vispārējās lidostas sistēmas bojājums, elektroapgādes pārtraukums un elektronisko sakaru sistēmas sabrukums vai lidostas vadības dienesta veikta ārkārtas rīcības plāna aktivizēšana;~~ **[Gr. 228]**

v) ~~streiki pie pamatpakalpojumu sniedzējiem, piemēram, lidostas vadības dienesta, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, virszemes pakalpojumu sniedzējiem vai~~***neparedzēti darba strīdi*** apkalpojošā gaisa pārvadātāja ***vai būtisku pakalpojumu sniedzēju, piemēram, lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, uzņēmumos, izņemot aviosabiedrības personāla streikus, ja vien to cēlonis nav prasības, ko var apmierināt tikai publiskas iestādes***~~, ja streiki ir saistīti ar prasībām, kas nav apkalpojošā pārvadātāja kompetencē~~; **[Gr. 229]**

~~vi)~~ ~~lidojuma veikšanai būtiska apkalpes locekļa negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, ja tas notiek ārpus apkalpojošā gaisa pārvadātāja mājas bāzēm, vai pandēmijas dēļ;~~ **[Gr. 230]**

vii) ~~bojājums~~***stāvvietā esoša*** gaisa ~~kuģim, ko, tam atrodoties uz zemes, radījušas trešās personas, par kurām~~***kuģa sadursme ar citas aviosabiedrības gaisa kuģi, ko izraisījusi otras aviosabiedrības*** gaisa ~~pārvadātājs nav atbildīgs, un kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi~~***kuģa kustība***; **[Gr. 231]**

~~viii) gaisa kuģa riepas bojājums, ko radījis svešķermenis un kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi;~~ **[Gr. 232]**

ix) ~~kontaminēts lidostas skrejceļš, kas nav saderīgs ar drošu lidojuma norisi~~***degviela uz skrejceļa, kā rezultātā tiek slēgta lidosta un līdz ar to būtiski kavējas lidojums uz šo lidostu vai no tās, ar noteikumu, ka degviela nav noplūdusi no tā gaisa pārvadātāja gaisa kuģa, kas veic lidojumu***; **[Gr. 233]**

~~x)~~ ~~tādi neparedzēti lidojuma drošuma trūkumi gaisa kuģa aprīkojumā, kas neatbilst obligāto iekārtu pamatsarakstā noteiktajiem pieļaujamajiem ekspluatācijas līmeņiem vai tajā noteiktajiem obligātajiem iekārtu ekspluatācijas nosacījumiem un kurus nav bijis iespējams novērst profilaktiskās apkopes laikā (kā paredzēts 2. punkta a) apakšpunktā); un~~ **[Gr. 234]**

~~xi)~~ ~~pēc izlidošanas – apkalpes locekļa veselības risks vai ārkārtas medicīniskās palīdzības nepieciešamība (piemēram, ja ir nopietna slimība), kā dēļ jāpārtrauc vai jānovirza lidojums.;~~ **[Gr. 235]**

xia) gaisa kuģa sadursme ar putnu un jebkādi šādas sadursmes izraisīti bojājumi; **[Gr. 236]**

xib) bagāžas iekraušanas pakalpojumus sniedzošā personāla trūkums lidostā; **[Gr. 237]**

***xic) lidostas pārslogotība meteoroloģisko apstākļu dēļ, kā rezultātā gaisa kuģa operatoram ir pienākums atlikt vai atcelt lidojumu;* [Gr. 238]**

***xid) vispārējs gaisa kuģu degvielas uzpildes sistēmas bojājums, ja par gaisa kuģu degvielas uzpildes sistēmu ir atbildīga attiecīgā lidojuma vai gaisa kuģa izcelsmes lidosta;* [Gr. 239]**

~~2. Šādus sarakstā minētos apstākļus neuzskata par ārkārtējiem apstākļiem:~~

~~a) tehniskas problēmas, ko būtu varēts novērst profilaktiskās apkopes laikā saskaņā ar Savienības noteikumiem un procedūrām attiecībā uz gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanas vadību;~~

~~b) ar ekspluatāciju saistīti lēmumi un novēlotas apkalpes,reģistrācijas un iekāpšanas procedūras; un~~

~~c) lidojuma apkalpes vai salona apkalpes nepieejamība (ja vien to nav izraisījuši streiki, kas minēti 1. punkta c) apakšpunkta v) punktā, vai negaidīta prombūtne slimības vai nāves dēļ, kas minēta 1. punkta c) apakšpunkta vi) punktā)..~~

1 ~~Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/2371 (2022. gada 23. novembris) par nopietniem pārrobežu veselības apdraudējumiem un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 1082/2013/ES (OV L 314, 6.12.2022., 26. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~ **[Gr. 240]**

II PIELIKUMS

“Pielikums
6. pantā minētais informatīvais paziņojums

INFORMATĪVAIS PAZIŅOJUMS PAR GAISA PĀRVADĀTĀJA ATBILDĪBU PAR PASAŽIERIEM UN VIŅU BAGĀŽU

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

KOMPENSĀCIJA NĀVES VAI IEVAINOJUMA GADĪJUMĀ

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

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

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

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

AVANSA MAKSĀJUMI

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

PASAŽIERIEM RADĪTĀ AIZKAVĒŠANA

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

BAGĀŽAS KAVĒŠANĀS

Bagāžas kavēšanās gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru reģistrētās bagāžas vienību. Gaisa pārvadātājs nav atbildīgs, ja tas ir veicis visus saprātīgos pasākumus, lai novērstu šādas kavēšanās radītus zaudējumus, vai ja šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt.

BAGĀŽAS IZNĪCINĀŠANA, NOZAUDĒŠANA VAI BOJĀJUMS

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru bagāžas vienību.

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

Nereģistrētas bagāžas (rokas bagāžas), tostarp personīgo priekšmetu, gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs tikai tad, ja bojājums radies ~~tā~~***paša gaisa pārvadātāja*** vai tā darbinieku vai aģentu vainas dēļ. **[Gr. 241]**

AUGSTĀKI LIMITI ATTIECĪBĀ UZ BAGĀŽU

Pasažieris var gūt labumu no augstāka atbildības limita, ne vēlāk kā pie reģistrācijas iesniedzot īpašu deklarāciju un samaksājot papildu maksu, ja tāda tiek prasīta. Minētās papildu maksas pamatā ir tarifs, kurš ir saistīts ar papildu izmaksām par attiecīgās bagāžas transportēšanu un apdrošināšanu un pārsniedz atbildības limitu limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā un ko Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija atjauninājusi, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu ╪***(***gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā╪***)***. Tarifus pēc pieprasījuma dara pieejamus pasažieriem. **[Gr. 242]**

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

ATBRĪVOŠANA NO ATBILDĪBAS

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

~~SŪDZĪBU PAR~~***AR*** BAGĀŽU ***SAISTĪTO SŪDZĪBU*** IESNIEGŠANAS TERMIŅŠ **[Gr. 243]**

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

LĪGUMPĀRVADĀTĀJU UN FAKTISKO PĀRVADĀTĀJU ATBILDĪBA

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

RĪCĪBAS TERMIŅŠ

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

PĀRVIETOŠANĀS PALĪGLĪDZEKĻU IZNĪCINĀŠANA, NOZAUDĒŠANA, BOJĀJUMS VAI AIZKAVĒŠANĀS

Gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par pārvietošanās palīglīdzekļu iznīcināšanu, nozaudēšanu, bojājumu vai aizkavēšanos līdz limitam, kas noteikts Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā, ievērojot Monreālas konvencijas 24. panta 2. punktu [gaisa pārvadātājs norāda iekavās aptuveno summu vietējā valūtā], un kompensācijas limitu piemēro vienam pasažierim, nevis par katru bagāžas vienību.

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

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

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

NOTEIKUMI, UZ KURIEM BALSTĀS ŠĪ INFORMĀCIJA

Iepriekš izklāstīto noteikumu pamatā ir 1999. gada 28. maija Monreālas konvencija, kas Savienībā tiek īstenota ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 (kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 889/2002 un ar Regulu (ES) .../...[1]) un dalībvalstīs – ar to valsts tiesību aktiem.

[+] OV: lūgums ievietot šīs grozošās regulas numuru.”.