

Bruksela, 4 czerwca 2025 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2013/0072 (COD)

9430/25
ADD 1

AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 130 final
Dotyczy:	Wniosek w sprawie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu – Porozumienie polityczne

Delegacje otrzymują w załączniku tekst kompromisowy w brzmieniu zaproponowanym przez prezydencję.

2013/0072 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Dz.U. C , , s. .

² Dz.U. C , , s. .

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91³, a także rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych⁴ istotnie przyczyniły się do ochrony praw pasażerów linii lotniczych w sytuacjach, kiedy ich plany podróży zostają zakłócone wskutek odmowy przyjęcia na pokład, dużych opóźnień, odwołania lotów lub nieprawidłowej obsługi bagażu.
- (2) Wiele niedociągnięć stwierdzonych w zakresie wykonywania praw na podstawie tych rozporządzeń uniemożliwiło jednak realizację ich pełnego potencjału pod względem ochrony pasażerów. Zapewnienie skuteczniejszego, bardziej efektywnego i spójnego stosowania praw pasażerów lotniczych w całej Unii wymaga wprowadzenia wielu zmian w obecnych ramach prawnych. Fakt ten podkreślono w przedstawionym przez Komisję „Sprawozdaniu na temat obywatelstwa UE – 2010 r. Usuwanie przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE”⁵, w którym zapowiedziano środki mające na celu zapewnienie zbioru wspólnych praw, w szczególności pasażerom lotniczym, a także należyte egzekwowanie tych praw.
- (2a) Badanie zlecone i opublikowane przez Komisję w 2020 r. (zwane dalej „badaniem”) wykazało, że głównym priorytetem pasażerów jest otrzymanie pomocy w przypadku zakłóceń w podróży oraz zaoferowanie im zmiany planu podróży, tak aby mogli jak najszybciej dotrzeć do miejsca docelowego. Badanie wykazało, że wypłata odszkodowania zajmuje trzecie miejsce według kolejności priorytetów. Z drugiej strony badanie wykazało również, że bezwzględne i względne koszty ponoszone przez przewoźników lotniczych w związku z wykonywaniem rozporządzenia 261/2004 znacznie wzrosły od 2011 r., co grozi ograniczeniem liczby obsługiwanych tras lub ograniczeniem możliwości połączeń oferowanych pasażerom w perspektywie długoterminowej. Przegląd rozporządzenia 261/2004 powinien zatem koncentrować się w szczególności na prawach pasażerów do pomocy i zmiany planu podróży, przy jednoczesnym uwzględnieniu zachęt ekonomicznych dla przewoźników lotniczych i wpływu na jakość sieci połączeń.

³ Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1.

⁴ Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1. zmienione w Dz.U. L 140 z 30.5.2002, s. 2.

⁵ COM (2010) 603 final.

- (2b) Pasażerowie podróżujący lotem objętym zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, w całości albo po obniżonej taryfie, powinni mieć te same prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (3) Zwiększenie pewności prawa dla przewoźników lotniczych i pasażerów wymaga bardziej precyzyjnej definicji pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, uwzględniającej wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-549/07 (Wallentin-Hermann) zawierający wykładnię pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004. Taką definicję należy dodatkowo wyjaśnić za pomocą niewyczerpujących wykazów okoliczności jasno określanych jako nadzwyczajne lub nie. Komisja powinna dokonywać przeglądu wykazu nadzwyczajnych okoliczności co trzy lata i w stosownych przypadkach proponować Parlamentowi Europejskiemu i Radzie aktualizację tego wykazu.
- (3a) W pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał w sprawie C-549/07 (Wallentin-Hermann), niespodziewany problem techniczny nie został uznany za nadzwyczajną okoliczność, z wyjątkiem sytuacji, gdy ogranicza się on do ukrytej wady produkcyjnej ujawnionej przez producenta statku powietrznego lub przez właściwy organ lub do uszkodzenia statku powietrznego spowodowanego aktem sabotażu lub terroryzmu. Jednak w świetle zdobytego doświadczenia i biorąc pod uwagę nadrzędne znaczenie zapewnienia, aby prawa przyznane pasażerom na podstawie niniejszego rozporządzenia nie szkodziły bezpieczeństwu, w pewnych warunkach za nadzwyczajne okoliczności należy uznać problemy techniczne dotyczące określonego sprzętu.
- (3b) W pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał w sprawach połączonych C-156/22, C-157/22 i C-158/22 (TAP Portugal), niespodziewana nieobecność, krótko przed odlotem, z powodu choroby lub nawet niespodziewanej śmierci członka załogi, którego obecność jest niezbędna dla obsługi danego lotu, nie została uznana za nadzwyczajną okoliczność. Niemniej jednak, nawet jeżeli przewoźnicy lotniczy mają obowiązek podjąć wszelkie racjonalne środki w celu zapewnienia zastąpienia pilota, drugiego pilota lub minimalnego wymaganego personelu pokładowego, zapewnienie przestrzegania tego obowiązku w praktyce poza bazami macierzystymi przewoźnika wymaga znacznego czasu i wysokich nakładów finansowych. W związku z tym należy przewidzieć, że za nadzwyczajną okoliczność należy uznać niespodziewaną chorobę lub śmierć takiego niezbędnego członka załogi, na przykład w dniu poprzedzającym odlot, poza macierzystymi bazami przewoźnika lotniczego.

- (3c) W pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał w sprawach C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann i in.), C-613/20 (Eurowings) i C-287/20 (Ryanair), strajki personelu linii lotniczych nie zostały uznane za nadzwyczajne okoliczności. Niemniej jednak w przypadku strajku pewne żądania nie wchodzą w zakres kompetencji przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego kontrolą, takie jak zmiany wieku emerytalnego lub składek finansowych, na które mogą odpowiedzieć wyłącznie organy publiczne. W związku z tym należy przewidzieć, że niektóre strajki personelu linii lotniczych należy uznać za nadzwyczajne okoliczności.
- (4) W pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał w sprawie C-173/07 (Emirates), pojęcie „lotu” w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie zostało zdefiniowane, ale uznaje się, że co do istoty oznacza ono operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym „odcinek” tego transportu obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza trasę lotu. W celu uniknięcia niepewności i w świetle zdobytych doświadczeń należy teraz przedstawić jasną definicję „lotu”, a także powiązanych pojęć „lotu łączonego” i „podróży”.
- (4a) W pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004, zgodnie z jego wykładnią dokonaną przez Trybunał w sprawie C-537/17 (Wegener), rozporządzenie to miało zastosowanie do każdej części lotu, która była częścią jednej podróży, niezależnie od tego, gdzie lot miały miejsce, w tym do lotów w pełni wykonywanych poza Unią. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie, gdy początkowe miejsce odlotu znajduje się na terytorium państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty, albo – w przypadku obsługującego przewoźnika lotniczego będącego unijnym obsługującym przewoźnikiem lotniczym – gdy ostateczne miejsce docelowe podróży znajduje się na terytorium państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktaty.
- (4b) Badanie wykazało wyższy poziom przestrzegania rozporządzenia 261/2004 przez unijnych przewoźników lotniczych. W związku z tym przywrócenie równych warunków działania dla przewoźników lotniczych z Unii i spoza Unii oraz poprawa stabilności ekonomicznej unijnych przewoźników lotniczych wesprze sztandarową inicjatywę Unii i ostatecznie poprawi ogólną ochronę pasażerów.

- (4ba) Art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej uznaje szczególne cechy regionów najbardziej oddalonych, zwłaszcza ze względu na ich odległą lokalizację. W świetle doświadczeń zdobytych w związku z rozporządzeniem 261/2004 konieczne jest wprowadzenie odpowiednich przepisów w celu zapewnienia ciągłości terytorialnej z francuskimi regionami najbardziej oddalonymi oraz zapewnienia włączenia w całą Unię, z jak największą korzyścią dla pasażerów. Z uwagi na charakterystyczne cechy podróży odbywanych między regionami najbardziej oddalonymi a innym terytorium UE pasażerowie odbywający takie podróże powinni być zatem traktowani odpowiednio do faktycznej długości trasy podróży.
- (4c) Grenlandia ma szczególnie trudne warunki meteorologiczne i charakteryzuje się bardzo niską gęstością zaludnienia i oddaleniem miejsc zaludnionych. Aby zapewnić możliwość połączeń i utrzymać dostępność lotów w obrębie Grenlandii, loty w obrębie Grenlandii nie powinny być objęte obowiązkami dotyczącymi odszkodowania, w tym w przypadku gdy loty te są lotami łączonymi, które kończą się lub rozpoczynają na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty.
- (4d) Rozporządzenie 261/2004 powinno pozostawać bez uszczerbku dla statusu i zwierzchnictwa nad przesmykiem Gibraltaru, na którym znajduje się port lotniczy na Gibraltarze, oraz dla sytuacji prawnej Królestwa Hiszpanii w tym zakresie, a biorąc pod uwagę obecne okoliczności i w celu zapewnienia pewności prawa, należy sprecyzować, że przepisy rozporządzenia 261/2004 powinny mieć zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze tylko wtedy, gdy po rozstrzygnięciu sporu ze Zjednoczonym Królestwem Królestwo Hiszpanii będzie w stanie sprawować skuteczną kontrolę nad tym portem lotniczym i zapewnić stosowanie przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do tego portu lotniczego, a powiadomienie o tym fakcie zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym.
- (4e) Bilety są wystawiane lub zatwierdzane przez obsługującego przewoźnika lotniczego po zawarciu umowy transportu lotniczego z pasażerem. Powinny one być możliwe do zidentyfikowania za pomocą niepowtarzalnego numeru biletu i zawierać niepowtarzalne odniesienie do umowy transportu lotniczego wydanej w momencie dokonywania rezerwacji. Powinny one obejmować jeden lot lub lot łączony w ramach podróży, bez uwzględniania pośrednich przystanków do celów technicznych i operacyjnych. Powinny one zawierać kilka informacji dotyczących tego lotu lub lotu łączonego, takich jak data lotu, miejsce odlotu i przylotu, planowy czas odlotu i przylotu, imię i nazwisko pasażera, numer lotu i nazwę obsługującego przewoźnika lotniczego.

- (5) W sprawie C-22/11 (Finnair) Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” musi być interpretowane w ten sposób, że obejmuje nie tylko odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z nadkompletu, lecz również odmowę przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak przyczyny operacyjne. Pasażerowie, którzy stawili się do wejścia na pokład i którym odmówiono przyjęcia na pokład lub którzy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli, powinni otrzymać zwrot należności bez zbędnej zwłoki.
- (5a) Jednocześnie istnieją uzasadnione podstawy do odmowy przyjęcia pasażerów na pokład, takie jak względy dotyczące zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony lub nieodpowiednie dokumenty podróży. Przewoźnicy lotniczy mają również uzasadnione powody, aby odmówić przyjęcia na pokład pasażerów wykazujących niewłaściwe zachowanie zagrażające bezpieczeństwu lub ochronie lotu, zgodnie ze zmienioną Konwencją w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statku powietrznego. Ciężar dowodu powinien spoczywać na obsługującym przewoźniku lotniczym.
- (7) W celu poprawy poziomu ochrony pasażerom nie należy odmawiać przyjęcia na pokład lotu powrotnego ze względu na to, że nie odbyli lotu do miejsca docelowego w ramach tej samej umowy transportu lotniczego.
- (8) Obecnie pasażerowie są niekiedy poddawani sankcjom w postaci karnych opłat administracyjnych z tytułu błędów w pisowni ich imion i nazwisk. Uzasadnione korekty błędów w rezerwacjach lub w przypadku zmiany administracyjnej powinny być dokonywane bezpłatnie, o ile nie wiążą się ze zmianą godziny, daty, trasy lub pasażera.
- (9) W przypadkach odwołania lotu wybór między otrzymaniem zwrotu należności, kontynuacją podróży po zmianie jej planu lub odbyciem podróży w późniejszym terminie powinien być decyzją pasażera, a nie przewoźnika lotniczego.
- (9a) W przypadku pobytu do miejsca docelowego w ramach krótkich pobytów opóźnienie wynoszące ponad 3 godziny mogłoby pozbawić podróż sensu. W takich przypadkach należy określić niższy próg opóźnień, powyżej których przewoźnik lotniczy obsługujący opóźniony lot powinien zaoferować zainteresowanym pasażerom zwrot należności, zmianę planu podróży i odszkodowanie.

- (10) Organy zarządzające portami lotniczymi w portach lotniczych, w których roczny ruch pasażerski wynosi co najmniej pięć milionów podróźnych, oraz podmioty świadczące podstawowe usługi w porcie lotniczym, w szczególności przewoźnicy lotniczy i podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, powinny współpracować w celu zminimalizowania wpływu licznych zakłóceń lotu na pasażerów. W tym celu organy zarządzające portem lotniczym powinny sporządzić plany reagowania awaryjnego na wypadek wystąpienia takich sytuacji oraz współpracować przy sporządzaniu takich planów. We wszystkich innych portach lotniczych organ zarządzający portem lotniczym powinien dołożyć wszelkich racjonalnych starań w celu koordynacji i poczynienia uzgodnień z użytkownikami portu lotniczego, tak aby informować unieruchomionych pasażerów w sytuacjach prowadzących do unieruchomienia znacznej liczby pasażerów.
- (10a) W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla pasażerów napotykających duże opóźnienia, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (Sturgeon). Zgodnie z zasadą równego traktowania, o której mowa w tym wyroku, powinny mieć zastosowanie te same zasady dotyczące zwrotu należności, zmiany planu podróży i odszkodowania.
- (11) W wyroku w sprawie Sturgeon odniesiono się do jednostopniowego progu odszkodowania wynoszącego trzy godziny w przypadkach opóźnień. Jednak doświadczenie zdobyte od czasu przyjęcia rozporządzenia 261 unaocznia, że problemu wielu opóźnień nie można rozwiązać w ciągu trzech godzin, o których mowa w tym wyroku, a krótki próg może zwiększyć liczbę odwołanych lotów, w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy redukują efekt domina opóźnionych lotów w kolejnych lotach poprzez odwołanie jednego lub kilku lotów w celu zmiany pozycji statku powietrznego na kolejny lot. W większości okoliczności pasażer nadal preferowałby opóźnienie zamiast odwołania, ponieważ ma wówczas większą pewność dotarcia do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie. Na wielu trasach częstotliwość lotów jest ograniczona, a w przypadku odwołania pasażerowi nie można natychmiastowo zaproponować zmiany planu podróży. Podwyższenie progu czasowego stanowi zatem korzyść dla pasażera.
- (11a) Z myślą o utrzymaniu możliwości połączeń należy podwyższyć progi, powyżej których opóźnienia dają prawo do odszkodowania, aby uwzględnić wpływ na sektor pod względem finansowym i konkurencyjności. W ten sposób możliwe będzie uniknięcie zachęcania do jakiegokolwiek zwiększenia częstotliwości odwołań lub ograniczeń liczby obsługiwanych tras lub do zmniejszenia liczby połączeń oferowanych pasażerom w perspektywie długoterminowej. Aby zapewnić pasażerom podróżującym w obrębie UE jednolite warunki odszkodowań, próg powinien być taki sam w odniesieniu do wszystkich podróży wewnątrzunijnych.

- (11b) Ujednolicone odszkodowanie w pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004 służy zrekompensovaniu straty czasu, która jest wspólna dla wszystkich pasażerów, podczas gdy kwoty ustalone w pierwotnej wersji rozporządzenia 261/2004 mogą w wielu przypadkach przekraczać wartość szkody poniesionej przez pasażerów, jak ustalono na podstawie analiz ekonomicznych. Należy zatem określić różne progi w odniesieniu do odszkodowania w zależności od długości trasy zakłóconego lotu i opóźnienia przylotu.
- (11c) Zgodnie z wysiłkami Unii na rzecz promowania neutralnej dla klimatu i przyjaznej dla środowiska mobilności należy również zapewnić, aby ramy regulacyjne dotyczące praw pasażerów w poszczególnych rodzajach transportu były w jak największym stopniu zbieżne oraz aby odszkodowania były wyrównane między poszczególnymi rodzajami transportu.
- (12) W celu zapewnienia pewności prawa w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie potwierdzić, że zmiana rozkładu lotów ma na pasażerów podobny wpływ jak odwołania lub opóźnienia, zatem powinna skutkować podobnymi prawami.
- (13) Pasażerowie, którzy w wyniku zakłócenia poprzedniego lotu utracili lot łączony, powinni otrzymać odpowiednią pomoc w oczekiwaniu na zmianę planu podróży. W takich przypadkach, zgodnie z zasadą równego traktowania, pasażerowie powinni być uprawnieni do odszkodowania po dotarciu alternatywnym lotem lub transportem do ostatecznego miejsca docelowego, podobnie jak pasażerowie, których dotyczą zakłócenia lotów bezpośrednich.
- (13a) W momencie dokonywania rezerwacji i przed zakupem biletów przewoźnicy lotniczy lub, w stosownych przypadkach, pośrednicy powinni wyraźnie informować pasażerów, czy ich plany podróży byłyby objęte jedną umową transportu lotniczego, a także o prawach przysługujących im na podstawie rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do utraconych lotów łączonych.
- (14) W celu poprawy ochrony pasażerów należy wyjaśnić, że opóźnionym pasażerom przysługuje prawo do pomocy i odszkodowania bez względu na to, czy oczekują w terminalu portu lotniczego, czy też znajdują się już na pokładzie statku powietrznego. Ponieważ jednak pasażerowie należący do tej ostatniej kategorii nie mają dostępu do usług możliwych do uzyskania w terminalu, należy wzmocnić ich prawa w odniesieniu do podstawowych potrzeb oraz w odniesieniu do możliwości opuszczenia pokładu. Prawo do opuszczenia pokładu może być ograniczone tylko wtedy, gdy istnieją powody związane z bezpieczeństwem, imigracją, kontrolą ruchu lotniczego lub ochroną. Jeżeli przewoźnik lotniczy, którego pasażerowie mają właśnie opuszczać pokład, zostanie poinformowany przez organy kontroli ruchu lotniczego o tym, że lot ma się rozpocząć, należy zezwolić mu na odmowę opuszczenia pokładu przez pasażerów.

- (15) W przypadku gdy pasażer korzysta z wyboru zmiany planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie, przewoźnik lotniczy często uzależnia zmianę planu podróży od dostępności wolnych miejsc w ramach jego własnych usług, uniemożliwiając w ten sposób pasażerom szybszą zmianę planu podróży za pomocą usług alternatywnych. W związku z tym przewoźnik powinien również proponować inne możliwości zmiany planu podróży, w tym na alternatywny port lotniczy, na inną trasę, na usługi innego przewoźnika lub na inne rodzaje transportu, w przypadku gdy może to przyspieszyć zmianę planu podróży. Alternatywna zmiana planu podróży powinna być uzależniona od dostępności wolnych miejsc. Jeżeli przewoźnik lotniczy nie zaproponował zmiany planu podróży, a skumulowany czas oczekiwania zostaje przedłużony o co najmniej trzy godziny, pasażer powinien mieć prawo zorganizować własną zmianę planu podróży, aby dotrzeć do ostatecznego miejsca docelowego bez zbędnej zwłoki. Taka zmiana planu podróży powinna odbywać się na określonych warunkach, na koszt przewoźnika lotniczego i na porównywalnych warunkach transportu.
- (15a) W przypadku zmiany planu podróży pasażerów przewoźnicy lotniczy powinni dążyć do zapewnienia pasażerom możliwości podróżowania z ich bagażem, w tym z odprawionym i nieodprawionym bagażem. Pasażer powinien zezwolić przewoźnikowi lotniczemu na inne postępowanie, jeżeli ograniczenia w przewozie bagażu spowodowały dalsze opóźnienia dla pasażerów oczekujących na zmianę planu podróży, bez uszczerbku dla jego odpowiedzialności w odniesieniu do bagażu pasażerów regulowanego rozporządzeniem nr 2027/97 i konwencją montrealską.
- (15b) Porównywalność warunków transportu może zależeć od szeregu czynników i okoliczności. Jeżeli jest to możliwe i nie wiąże się z dalszym opóźnieniem, nie należy obniżać klasy podróży pasażerów do usług transportowych niższej klasy w porównaniu z tymi, które dotyczą rezerwacji. Zmiana planu podróży powinna być oferowana pasażerowi bez dodatkowych kosztów, nawet jeżeli w jej ramach pasażerowie są przekierowywani do innego przewoźnika lotniczego lub na inny rodzaj transportu lub do klasy lub taryfy wyższej niż ta, za którą zapłacili w pierwotnej usłudze. Należy podejmować racjonalne wysiłki w celu uniknięcia dodatkowych połączeń. W przypadku korzystania z innego przewoźnika lotniczego lub alternatywnego rodzaju transportu w ramach zmiany planu podróży całkowity czas podróży powinien być możliwie najbardziej zbliżony do planowanego czasu podróży pierwotnego lotu, w tej samej klasie przewozu lub, w razie potrzeby, wyższej. Jeżeli dostępnych jest kilka lotów o porównywalnych terminach, pasażerowie mający prawo do zmiany planu podróży powinni przyjąć ofertę zmiany planu podróży złożoną przez przewoźnika lotniczego, w tym korzystając z usług przewoźnika lotniczego współpracującego z obsługującym przewoźnikiem lotniczym. Jeżeli pomoc dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się została zarezerwowana na pierwotny lot, taka pomoc powinna być również dostępna na trasie alternatywnej zgodnie z rozporządzeniem 1107/2006.

- (16) Pasażerom należy zaoferować pomoc od planowego czasu odlotu do faktycznego odlotu lub rozpoczęcia alternatywnego transportu. Przewoźnicy lotniczy ponoszą obecnie nieograniczoną odpowiedzialność za zakwaterowanie swoich pasażerów w przypadku wystąpienia długotrwałych nadzwyczajnych okoliczności. Ta niepewność związana z brakiem jakiegokolwiek przewidywalnego limitu czasowego może zagrozić stabilności finansowej przewoźnika wraz z wynikającymi z tego negatywnymi skutkami dla pasażerów w zakresie możliwości połączeń. W związku z tym przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość ograniczenia zapewnienia zakwaterowania do trzech nocy. Ponadto plany reagowania awaryjnego i szybkie zmiany planów podróży powinny zmniejszać ryzyko długotrwałego unieruchomienia pasażerów.
- (17) [...]
- (18) Pasażerowie o szczególnych potrzebach, tacy jak osoby z niepełnosprawnościami, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, dzieci, niemowlęta, kobiety w ciąży i osoby potrzebujące szczególnej pomocy medycznej, jak np. osoby z ciężką cukrzycą lub padaczką, mogą wymagać szczególnej uwagi ze strony obsługującego przewoźnika lotniczego. W szczególności organizacja zakwaterowania może być trudniejsza w przypadku wystąpienia zakłóceń lotu. Dlatego też do tych kategorii pasażerów nie powinny mieć zastosowania żadne ograniczenia prawa do zakwaterowania w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności pod warunkiem poinformowania przewoźnika lotniczego we właściwym czasie.
- (18a) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma również zastosowanie do pasażerów, którzy zarezerwowali sobie transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej. Zmiana ma na celu dalszą poprawę spójności między dyrektywą (UE) 2015/2302⁶ a rozporządzeniem. W tym zakresie pasażerowie nie mogą kumulować odnośnych praw, w szczególności na podstawie obu aktów.
- (19) Przyczyny obecnego poziomu opóźnień i odwołanych lotów w UE nie leżą wyłącznie po stronie przewoźników lotniczych. W celu zachęcenia wszystkich uczestników łańcucha lotniczego do poszukiwania skutecznych i terminowych rozwiązań prowadzących do minimalizowania niedogodności dla pasażerów powodowanych przez opóźnienia i odwołania lotów przewoźnicy lotniczy powinni mieć prawo do dochodzenia roszczeń od jakichkolwiek stron trzecich, które przyczyniły się do zaistnienia wydarzenia powodującego powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania lub innych obowiązków.

⁶ Dz.U. L 326 z 11.12.2015.

- (19a) W sprawie C-502/18 (České aerolinie) Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że w przypadku lotów łączonych, w ramach zakresu stosowania rozporządzenia, każdy obsługujący przewoźnik lotniczy, który uczestniczył w wykonaniu co najmniej jednego z tych lotów łączonych, jest zobowiązany do wypłaty pasażerowi odszkodowania na podstawie niniejszego rozporządzenia, niezależnie od tego, czy lot, który ten przewoźnik lotniczy obsługiwał, został zakłócony. Nawet jeżeli w rozporządzeniu przypomniano, że obsługujący przewoźnicy wykonujący przewozy na jego podstawie mogą ubiegać się o odszkodowanie od dowolnej strony trzeciej, badanie wykazało niską skuteczność prawa do dochodzenia roszczeń, o którym mowa w rozporządzeniu. W związku z tym unijni przewoźnicy lotniczy ponoszą nieproporcjonalne obciążenie finansowe w porównaniu z przewoźnikami lotniczymi spoza Unii. W celu przywrócenia konkurencyjności unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu Draghiego oraz utrzymania, w perspektywie długoterminowej, jakości sieci połączeń, zmiana rozporządzenia 261/2004 powinna zatem ograniczyć odpowiedzialność przewoźnika lotniczego do lotów, które obsługuje jako obsługujący przewoźnik lotniczy.
- (20) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 nakłada obowiązek informowania pasażera o tożsamości obsługującego przewoźnika lotniczego, a dyrektywa 93/13/WE nakłada obowiązek przekazywania informacji na temat warunków. Pasażerowie powinni nie tylko być odpowiednio informowani o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu, lecz także powinni być należycie informowani o przyczynach takiego zakłócenia natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. Informację taką należy zapewnić także w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika mającego siedzibę w Unii. Takie informacje powinny być przekazywane co najmniej przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika w formacie spełniającym wymogi dostępności oraz, w stosownych przypadkach, za pośrednictwem powiadomień typu *push* z aplikacji mobilnych lub innych środków cyfrowych.
- (20a) Aby zapewnić lepsze egzekwowanie praw pasażerów, krajowe organy wykonawcze powinny monitorować egzekwowanie rozporządzenia i decydować o odpowiednich sankcjach, aby zachęcać do przestrzegania niniejszego rozporządzenia.
- (21) Aby zapewnić lepsze egzekwowanie praw pasażerów, państwa członkowskie powinny umożliwić konsumentom dostęp do mechanizmów pozasądowego rozstrzygania sporów, po tym jak konsumenci bezskutecznie złożyli skargę lub wniosek do przewoźnika lotniczego lub pośrednika. Mechanizmy te powinny pozostawać bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do określenia, czy udział przewoźników lotniczych lub pośredników powinien być obowiązkowy.

- (21a) W przypadku gdy pasażerowie zdecydują się na zwrot należności po zakłóceniu, powinni oni otrzymywać zwrot należności automatycznie, terminowo, bez konieczności wypełniania specjalnego wniosku.
- (22) Pasażerów należy odpowiednio informować o właściwych procedurach zgłaszania przewoźnikom lotniczym wniosków o odszkodowanie i skarg, a także udzielać im terminowej odpowiedzi. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, terminy odpowiedzi mogą zostać przedłużone. Pasażerowie powinni mieć również możliwość zgłaszania indywidualnych sporów w następstwie skarg lub wniosków za pośrednictwem środków pozasądowych. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom dostępu do sądu.
- (22a) Aby umożliwić pasażerom i konsumentom korzystanie z przysługujących im praw w odniesieniu do wniosków, skarg i indywidualnych sporów, powinni oni mieć możliwość bezpośredniego i osobistego złożenia wniosku – w jasny i przystępny sposób – do przewoźników lotniczych, pośredników lub odpowiednich organów na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Uwzględniając Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, w celu zapewnienia, aby uszkodzenie, zniszczenie lub utrata sprzętu służącego do poruszania się lub uszkodzenie ciała lub śmierć certyfikowanych psów asystujących zostały zrekompensowane do kwoty pełnego kosztu ich zastąpienia, przewoźnicy lotniczy powinni oferować nieodpłatnie osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu 1107/2006, możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu, która na podstawie konwencji montrealskiej umożliwia im ubieganie się o pełne odszkodowanie.

- (27a) Osoba z niepełnosprawnościami lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się powinna być uprawniona do natychmiastowego otrzymania od przewoźników lotniczych niezbędnego tymczasowego zastąpienia odprawionego sprzętu do poruszania się w przypadku jego utraty, zniszczenia lub uszkodzenia. Biorąc pod uwagę, że certyfikowane psy asystujące nie mogą zostać łatwo zastąpione, należy zapewnić inne tymczasowe rozwiązania zastępujące ich utratę, śmierć lub uszkodzenia ich ciał.
- (28) Pasażerowie bywają czasami zdezorientowani w kwestii bagażu, który wolno im wziąć ze sobą na pokład, co do jego wymiaru, masy i liczby sztuk. W celu zapewnienia pełnej świadomości pasażerów odnośnie do limitów związanych z bagażem, zarówno nieodprawionym, jak i odprawionym, ujętych w ramach biletu przewoźnicy lotniczy powinni wyraźnie określić te limity w momencie dokonywania rezerwacji oraz w porcie lotniczym. W celu zapewnienia wystarczającego komfortu osobistego podczas podróży pasażerów i zgodnie z rozpoznaniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-487/12 (Vueling) należy zezwolić pasażerom na nieodpłatne zabieranie do kabiny przedmiotów osobistych stanowiących konieczny aspekt ich przewozu, pod warunkiem że przedmioty te spełniają mające zastosowanie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz spełniają uzasadnione wymogi dotyczące masy i wymiarów. Przez przedmioty osobiste uznawane za konieczne aspekty przewozu pasażerów rozumie się te przedmioty, które są niezbędne w czasie trwania podróży i mogą obejmować paszporty i inne dokumenty podróży, podstawowe leki, urządzenia osobiste i materiały do czytania, a także żywność i napoje stosownie do czasu trwania lotu.
- (28a) Pasażerowie powinni być informowani w momencie dokonywania rezerwacji, w jasnym formacie spełniającym wymogi dostępności, o maksymalnych wymiarach i masie bagażu, który mogą wziąć ze sobą do kabiny. Bez uszczerbku dla zasady swobody ustalania cen przewoźnicy lotniczy powinni opracować rozsądną politykę w odniesieniu do wymiarów bagażu podręcznego umożliwiającą pasażerom zabieranie do kabiny bagażu podręcznego, pod warunkiem że spełnia on mające zastosowanie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Biorąc pod uwagę różnorodność polityk przewoźników lotniczych, w ramach przeglądu rozporządzenia (WE) 1008/2008 należy ocenić wykonalność określenia jednolitych minimalnych zasad dotyczących bagażu podręcznego.

- (29) Instrumenty muzyczne mogą mieć ogromną wartość pieniężną, artystyczną i historyczną. Ponadto instrumenty muzyczne są narzędziami pracy muzyków, służą do regularnych ćwiczeń i występów i nie można ich łatwo zastąpić. W związku z tym pasażerowie powinni być uprawnieni do przewozu w kabinie instrumentów muzycznych na własną odpowiedzialność, pod warunkiem że instrumenty te są zgodne z zasadami dotyczącymi pojemności, bezpieczeństwa i ochrony oraz z polityką maksymalnego limitu bagażu danego przewoźnika lotniczego. Jeżeli spełnione są wymogi w zakresie pojemności, bezpieczeństwa i ochrony, przewoźnik lotniczy powinien dołożyć starań, aby pod warunkiem uiszczenia odpowiednich opłat umożliwić pasażerom przewóz instrumentów muzycznych na dodatkowych siedzeniach. Jeżeli nie jest to możliwe, instrumenty muzyczne powinny, w miarę możliwości, być przewożone w odpowiednich warunkach w przedziale bagażowym statku powietrznego. Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 należy odpowiednio zmienić.
- (30) [...]
- (31) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych rozporządzeniem 2027/97, przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić pasażerom możliwość złożenia skargi poprzez udostępnienie formularza skargi – w formie spełniającym wymogi dostępności w odniesieniu zarówno do pasażerów z niepełnosprawnościami, jak i do osób niekorzystających z narzędzi cyfrowych – co najmniej w ich aplikacji mobilnej lub na ich stronach internetowych. Formularz ten powinien umożliwiać pasażerowi natychmiastowe złożenie skargi dotyczącej uszkodzonego, opóźnionego lub utraconego bagażu.
- (32) Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2027/97 stracił aktualność, gdyż kwestie ubezpieczenia są obecnie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 785/2004. Należy go zatem uchylić.
- (33) Konieczna jest regularna zmiana limitów pieniężnych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2027/97, dokonywana przez przewoźników lotniczych w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego, zgodnie z przeglądem przeprowadzanym przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.

- (33a) W raporcie Draghiego podkreślono kluczową rolę transportu dla konkurencyjności Unii oraz ryzyko przekierowywania – w wyniku asymetrii przepisów – działalności gospodarczej z węzłów transportowych w Unii do węzłów w jej sąsiedztwie. Rozporządzenie 261/2004 stosuje się do pasażerów rozpoczynających lot w porcie lotniczym znajdującym się w państwie trzecim do portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie Traktat, tylko jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest unijnym przewoźnikiem lotniczym. W ciągu trzech lat od rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić wykonalność zmiany zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia z myślą o dalszym zwiększaniu poziomu ochrony pasażerów i równych warunków działania dla przewoźników lotniczych z Unii i państw trzecich.
- (33b) W kontekście zmiany rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 należy ocenić mechanizm ochrony pasażerów na wypadek niewypłacalności przewoźnika lotniczego.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ochrona praw pasażerów lotniczych w sposób sprawiedliwy i zrównoważony, z uwzględnieniem konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa oraz potrzeby utrzymania możliwości połączeń dla pasażerów w perspektywie długoterminowej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego skalę możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu 261/2004 wprowadza się następujące zmiany:

- 0) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie przyznaje, na warunkach wymienionych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów lotniczych, w sytuacji gdy:

 - a) odmówiono im przyjęcia na pokład;
 - b) ich lot został odwołany, opóźniony lub przełożony;
 - c) utracili lot łączony;
 - d) zostali umieszczeni w klasie wyższej lub niższej.”;
 - aa) uchyla się ust. 2 i 3;
- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) definicja w lit. b) otrzymuje brzmienie:

„»obsługujący przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem. Obsługujący przewoźnik lotniczy, który wykorzystuje statek powietrzny innego przewoźnika lotniczego, z załogą lub bez załogi tego drugiego przewoźnika, do wykonywania swoich lotów jest traktowany jako obsługujący przewoźnik lotniczy do celów niniejszego rozporządzenia;”;
 - a) definicja w lit. c) otrzymuje brzmienie:

„»unijny przewoźnik lotniczy«⁷ oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty⁸;”;

⁷ Uzgodnienie w całym tekście będzie stanowiło część redakcji prawno-językowej.

⁸ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

- b) definicja w lit. d) otrzymuje brzmienie:
„»organizator«⁷ oznacza osobę w rozumieniu art. 3 pkt 8 dyrektywy (UE) 2015/2302⁹;”;
- ba) definicja w lit. e) otrzymuje brzmienie:
„»impreza turystyczna« oznacza połączenie usług turystycznych określone w art. 3 pkt 2 dyrektywy (UE) 2015/2302;”;
- bb) definicja w lit. f) otrzymuje brzmienie:
„»bilet« oznacza, niezależnie od jego formy, ważny dowód zawarcia umowy transportu lotniczego;”;
- bc) uchyla się definicję w lit. g);
- bd) definicja w lit. h) otrzymuje brzmienie:
„»ostateczne miejsce docelowe« oznacza miejsce docelowe lotu lub ostatniego lotu łączonego będącego częścią podróży;”;
- c) definicja w lit. i) otrzymuje brzmienie:
„»osoba z niepełnosprawnościami« i »osoba o ograniczonej możliwości poruszania się«⁷ oznaczają osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej mogącym w zetknięciu z różnymi barierami utrudniać tej osobie korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek wieku;”;
- ca) definicja w lit. j) otrzymuje brzmienie:
„»odmowa przyjęcia na pokład« oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 4 ust. 0 lub gdy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli, z wyjątkiem przypadków, gdy odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub ochrony lub niewłaściwymi dokumentami podróжными;”;
- cb) definicja w lit. k) otrzymuje brzmienie:

⁹ Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1.

„»ochotnik« oznacza pasażera, który stawiał się do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 4 ust. 0 i który zgłasza, na prośbę przewoźnika lotniczego, gotowość do niewchodzenia na pokład swojego lotu w zamian za pewne korzyści;”;

d) definicja w lit. l) otrzymuje brzmienie:

„»odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który została zawarta umowa transportu lotniczego. Lot, w którym statek powietrzny wystartował, ale z pewnego powodu został przekierowany do innego portu lotniczego niż port lotniczy przylotu podany na bilecie lub powrócił do portu lotniczego odlotu i nie mógł kontynuować lotu do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie, jest traktowany jako odwołanie, chyba że faktyczny port lotniczy przylotu i port lotniczy przylotu podany na bilecie obsługują to samo miasto lub region, a przewoźnik lotniczy zapewnił pasażerowi transport do portu lotniczego przylotu podanego na bilecie. Za odwołanie również uznaje się przypadek, w którym pasażerowi wystawiono bilet na lot, a czas odlotu wskazany na bilecie pasażera została przyspieszony o ponad godzinę, chyba że czas odprawy i czas przyjęcia na pokład pozostał bez zmian lub pasażer skorzystał z przełożonego lotu;”;

e) dodaje się definicje w brzmieniu:

- „aa) »państwo trzecie« oznacza każde państwo lub część terytorium państwa członkowskiego, do których nie mają zastosowania Traktaty;
- ab) »opóźnienie odlotu« oznacza różnicę czasu między czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera a faktycznym czasem odlotu;
- ac) »opóźnienie przylotu« oznacza różnicę czasu między czasem przylotu wskazanym na bilecie pasażera a faktycznym czasem przylotu;
- ad) »klasa podróży« oznacza część kabiny pasażerskiej statku powietrznego cechującą się odmiennymi siedzeniami, odmiennym rozkładem siedzeń lub dowolną inną różnicą w standardowej usłudze oferowanej pasażerom względem innych części kabiny;
- ga) »umowa transportu lotniczego« oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem lotniczym lub jego upoważnionym agentem a pasażerem, dotyczącą zapewnienia jednego lub więcej lotów;
- m) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają okoliczności, które, ze względu na swój charakter lub źródło, nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego faktyczną kontrolą. Do celów niniejszego rozporządzenia w załączniku przedstawiono niewyczerpujący wykaz nadzwyczajnych okoliczności oraz okoliczności, których nie uznaje się za nadzwyczajne;

- n) »lot« oznacza operację transportu lotniczego prowadzoną przez jeden statek powietrzny między dwoma portami lotniczymi wskazanymi na bilecie na z góry określonej trasie, według rozkładu i z jednym numerem identyfikacyjnym; nie uwzględnia się postojów pośrednich dokonywanych wyłącznie w celach technicznych i operacyjnych;
- o) »lot łączony« oznacza lot, który w ramach jednej umowy transportu lotniczego ma umożliwić pasażerowi przybycie do punktu przesiadkowego w celu rozpoczęcia kolejnego lotu, lub, w stosownym przypadku w danym kontekście, ten drugi lot rozpoczynający się w punkcie przesiadkowym;
- oa) »międzyładowanie« oznacza celowe przerwanie podróży na podstawie umowy transportu lotniczego na okres wykraczający poza czas niezbędny do bezpośredniego tranzytu lub, w przypadku zmiany lotu, na okres zwykle rozciągający się do czasu odlotu następnego lotu łączonego i wyjątkowo obejmujący nocleg;
- p) »podróż« oznacza lot lub loty łączone zapewniające pasażerowi transport z pierwszego miejsca odlotu do ostatecznego miejsca docelowego zgodnie z pojedynczą umową transportu lotniczego. Podróż do miejsca docelowego i podróż powrotną uznaje się za odrębne podróże;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) »czas odlotu« oznacza moment, w którym statek powietrzny opuszcza stanowisko odlotu, wypchnięty lub na własnych silnikach (czas odblokowania);
- v) »czas przylotu« oznacza moment, w którym statek powietrzny osiąga stanowisko przylotu i uruchomione zostają hamulce postojowe (czas zablokowania);
- w) »przestój na płycie« oznacza czas powyżej 30 minut, w którym statek powietrzny pozostaje na ziemi, między – w związku z odlotem – zamknięciem drzwi statku powietrznego a czasem startu statku powietrznego lub między – w związku z przylotem – lądowaniem statku powietrznego a otwarciem drzwi statku powietrznego;
- x) »noc« oznacza okres między północą a godziną szóstą;
- y) [...]
- ya) »dziecko« oznacza osobę w wieku poniżej 14 lat w dniu odlotu lub pierwszego lotu łączonego w ramach umowy transportu lotniczego;
- yb) »niemowlę« oznacza osobę w wieku poniżej dwóch lat w dniu odlotu lub pierwszego lotu łączonego w ramach umowy transportu lotniczego;

- zb) »trwały nośnik« oznacza urządzenie umożliwiające pasażerowi przechowywanie informacji w sposób, który daje mu do nich dostęp w przyszłości przez okres odpowiedni do celów, jakim te informacje służą, i który pozwala na odtworzenie przechowywanych informacji w niezmienionej postaci;
- zc) »format spełniający wymogi dostępności« oznacza format, który daje osobie z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp do wszelkich istotnych informacji, w tym umożliwia takiej osobie dostęp tak łatwy i wygodny jak ten, z którego korzysta osoba bez żadnego upośledzenia lub niepełnosprawności, i który spełnia wymogi dostępności określone zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, takim jak załącznik I do dyrektywy (UE) 2019/882;
- zd) »zakłócenie« oznacza odmowę przyjęcia na pokład zdefiniowaną w lit. j), odwołanie zdefiniowane w lit. l), przestój na płycie zdefiniowany w lit. w), opóźnienie odlotu zdefiniowane w lit. ab) lub opóźnienie przylotu zdefiniowane w lit. ac);
- ze) »pierwsze miejsce odlotu« oznacza miejsce odlotu w przypadku lotu lub pierwszego lotu łączonego będącego częścią podróży;
- zf) »krótki pobyt« oznacza zarówno podróż do miejsca docelowego, jak i podróż z powrotem w ramach jednej umowy transportu lotniczego, w przypadku gdy różnica między czasami odlotu wskazanymi na biletach pasażera na pierwsze loty każdej z podróży jest mniejsza niż 24 godziny.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

a) mają bilet na dany lot;

lub

b) bez względu na przyczynę zostali przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika przeniesieni z lotu, na który mieli bilet, na inny lot.”;

aa) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Ma ono jednak zastosowanie do pasażerów mających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 3 lit. d) niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie tylko do pasażerów przewożonych statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako stałopłat o napędzie silnikowym.”;

ba) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. O ile nie określono inaczej, obsługujący przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za wykonanie obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia.”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Bez uszczerbku dla art. 12 niniejszego rozporządzenia niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do pasażerów przewożonych na podstawie umów o udział w imprezie turystycznej, chyba że dana umowa o udział w imprezie turystycznej zostanie rozwiązana lub jej wykonanie zostanie naruszone z powodów innych niż zakłócenie lotu.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. Art. 7 niniejszego rozporządzenia dotyczący odszkodowania nie ma zastosowania, jeżeli zakłócenie następuje podczas lotu łączonego, który rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym na Grenlandii.”;

e) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla sytuacji prawnej Królestwa Hiszpanii w odniesieniu do terytorium Gibraltaru, jak również w odniesieniu do przesmyku i wybudowanego na nim portu lotniczego.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do portu lotniczego na Gibraltarze, jeżeli po rozstrzygnięciu sporu ze Zjednoczonym Królestwem Królestwo Hiszpanii będzie w stanie sprawować skuteczną kontrolę nad tym portem lotniczym i zapewnić stosowanie do tego portu lotniczego przepisów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Królestwo Hiszpanii powiadomi Komisję o spełnieniu tych warunków, a Komisja opublikuje to powiadomienie w Dzienniku Urzędowym. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do tego portu lotniczego od dnia [pierwszego dnia miesiąca następującego po] tej publikacji.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

-a) dodaje się ust. 0 w brzmieniu:

„0. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do pasażerów, którzy stawiają się w celu wejścia na pokład przy punkcie przyjęć pasażerów, po odprawie on-line lub odprawie w porcie lotniczym, zgodnie z ustaleniami i w czasie określonym z wyprzedzeniem i na piśmie (w tym za pomocą środków elektronicznych) przez obsługującego przewoźnika lotniczego lub pośrednika lub, jeżeli nie wskazano czasu wejścia na pokład, nie później niż 45 minut przed czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera. Niniejszy artykuł ma również zastosowanie do pasażerów, którzy nie stawiają się do wejścia na pokład, gdy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli.”;

-aa) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, niezwłocznie informuje o tym zainteresowanych pasażerów. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do zmiany planu podróży i zwrotu należności na podstawie art. 8 oraz w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9.

Obsługujący przewoźnik lotniczy wzywa ochotników gotowych do niewchodzenia na pokład ich lotu w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych między ochotnikiem a obsługującym przewoźnikiem lotniczym. To uzgodnienie z ochotnikiem dotyczące korzyści zastępuje prawo pasażera do odszkodowania ustanowione w art. 7 ust. 1 tylko wówczas, gdy ochotnik wyraźnie je zatwierdzi za pomocą podpisanego dokumentu lub jakiegokolwiek środka cyfrowego na trwałym nośniku. W przypadku braku takiego zatwierdzenia ochotnik otrzymuje zgodnie z art. 7 ust. 1, bez zbędnej zwłoki i nie później niż w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład, odszkodowanie od obsługującego przewoźnika lotniczego odmawiającego przyjęcia na pokład.”;

-ab) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli liczba ochotników nie pozwala na przyjęcie na pokład pozostałych pasażerów z biletami, wówczas obsługujący przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład, z wyjątkiem pasażerów wymienionych w art. 11.”;

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład niezwłocznie przekazuje zainteresowanym pasażerom informacje dotyczące rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a i 16ac.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom w jasny sposób wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8. Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 1 lit. a), jeżeli zainteresowani pasażerowie są uprawnieni do zwrotu należności, przyznaje się go bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9. Na zasadzie odstępstwa od art. 9 ust. 1 tiret pierwsze niezwłocznie oferowane są napoje i przekąski.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli wypłaca zainteresowanym pasażerom odszkodowanie zgodnie z art. 7 ust. 1, bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Ust. 2 i 3 stosuje się również do lotów powrotnych, w przypadku których pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład na tej podstawie, że nie odbył on poprzedniego lotu w ramach tej samej umowy transportu lotniczego.

5. Jeżeli pasażer lub pośrednik zwracają się o skorygowanie błędu pisowni nazwiska lub imienia (imion) jednego pasażera lub kilku pasażerów lub w przypadku zmiany administracyjnej tych imion lub nazwisk, obsługujący przewoźnik lotniczy dokonuje odpowiedniej korekty lub zmiany co najmniej raz najpóźniej na 48 godzin przed odlotem bez obciążania pasażera ani pośrednika żadnymi dodatkowymi opłatami.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

-a) dodaje się ust. 0 w brzmieniu:

„0. W przypadku odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy odwołanego lotu niezwłocznie informuje o tym zainteresowanych pasażerów. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do zmiany planu podróży i zwrotu należności na podstawie art. 8 oraz w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9, a także informacje na temat procedury ubiegania się o odszkodowanie określonej w art. 7 oraz na temat rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a i 16ac.

Obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki podaje zainteresowanym pasażerom powody odwołania. Pasażerowie są uprawnieni, na wniosek, do otrzymania powodów odwołania na piśmie. Obsługujący przewoźnik lotniczy przekazuje takie informacje w jasny sposób w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od złożenia wniosku.”;

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. „Obsługujący przewoźnik lotniczy odwołanego lotu bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom w jasny sposób wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8.”;

ab) dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9.

1b. Pasażerowie mają prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego odwołany lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, jeżeli zdecydują się na zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) lub gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym progi określone w art. 7 ust. 1a po wybraniu zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b).”;

ac) uchyla się ust. 2;

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że odwołania nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania przez przewoźnika lotniczego wszystkich racjonalnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się wyłącznie w zakresie, w jakim dotyczą one danego lotu lub co najmniej jednego z trzech poprzednich lotów w rotacji, która według planu ma być wykonywana przez ten sam statek powietrzny, oraz pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a odwołaniem lotu. Ciężar dowodu istnienia tego bezpośredniego związku przyczynowego spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

4. Prawo do otrzymania pomocy na podstawie ust. 1a i odszkodowania na podstawie ust. 1b nie ma zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu co najmniej 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera. Ciężar dowodu dotyczący tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.”;

c) [...]

5) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Opóźnienie

0. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy spodziewa się opóźnienia lotu, niezwłocznie informuje o tym zainteresowanych pasażerów najpóźniej o godzinie odlotu wskazanej na bilecie pasażera. W miarę możliwości pasażerowie otrzymują regularnie aktualne informacje w czasie rzeczywistym. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9, informacje na temat procedury ubiegania się o odszkodowanie określonej w art. 7 oraz na temat rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a i 16ac.

Obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki podaje zainteresowanym pasażerom powody opóźnień. Pasażerowie są uprawnieni, na wniosek, do otrzymania na piśmie powodów opóźnienia przylotu. Obsługujący przewoźnik lotniczy opóźnionego lotu przekazuje takie informacje w jasny sposób w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od złożenia wniosku.

1. Obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9.

1a. Jeżeli czas oczekiwania zostaje przedłużony o co najmniej progi określone w art. 7 ust. 1a od czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera, obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom wybór między zmianą planu podróży a zwrotem należności zgodnie z art. 8.

2. Pasażerowie mają prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego opóźniony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym progi określone w art. 7 ust. 1a.

Pasażerowie mają prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego opóźniony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, jeżeli zdecydują się na zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) lub gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym progi określone w art. 7 ust. 1a po wybraniu zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b).

3. [...]

3a. Niniejszy artykuł ma także zastosowanie, jeżeli czas odlotu wskazany na bilecie pasażera został przesunięty przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

Prawo do otrzymania pomocy na podstawie ust. 1 i odszkodowania na podstawie ust. 2 nie ma zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o takiej zmianie co najmniej 14 dni kalendarzowych przed czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera. Ciężar dowodu dotyczący tego, czy i kiedy pasażer został poinformowany o zmianie czasu odlotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

4. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 7, jeżeli może dowieść, że opóźnienie przylotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że opóźnienia nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania wszystkich racjonalnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się wyłącznie w zakresie, w jakim dotyczą one danego lotu lub co najmniej jednego z trzech poprzednich lotów w rotacji, która według planu ma być wykonywana przez ten sam statek powietrzny, oraz pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a opóźnieniem odlotu kolejnego lotu. Ciężar dowodu istnienia tego bezpośredniego związku przyczynowego spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

5. [...]”;

6) dodaje się następujące artykuły:

„Artykuł 6-2a

Przestój na płycie

0. W przypadku przestoju na płycie obsługujący przewoźnik lotniczy w miarę możliwości przekazuje pasażerom regularne aktualizacje w czasie rzeczywistym.
1. Z zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących bezpieczeństwa lub ochrony, jeżeli dochodzi do przestoju na płycie, obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia odpowiednie ogrzewanie lub chłodzenie kabiny pasażerskiej, bezpłatny dostęp do toalet na pokładzie oraz zapewnia, aby osoby wymienione w art. 11 otrzymywały niezbędną uwagę. Obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia bezpłatnie wodę pitną na pokładzie, chyba że wydłużyłoby to postój na płycie lub nie dałoby się pogodzić tego z wymogami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa.
2. W przypadku gdy przestój na płycie osiąga maksymalną długość trzech godzin w porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie Traktat, statek powietrzny powraca do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do innego odpowiedniego miejsca, w którym możliwe będzie opuszczenie pokładu przez pasażerów. Po upływie tego okresu przestój na płycie może zostać przedłużony tylko wówczas, gdy istnieją powody związane z bezpieczeństwem, imigracją, kontrolą ruchu lotniczego lub ochroną, w związku z którymi statek powietrzny nie może opuścić swojego stanowiska na płycie.
3. Pasażerowie, którzy opuścili pokład zgodnie z ust. 2, są uprawnieni do korzystania z praw przewidzianych w art. 6 i 11, z uwzględnieniem przestoju na płycie i czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera.

Artykuł 6a

Utrata lotu łączonego podczas podróży wykonywanych na podstawie jednej umowy transportu lotniczego

1. W przypadku gdy pasażer utraci lot łączony podczas podróży wskutek zakłócenia podczas poprzedniego lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy poprzedzającego zakłóconego lotu jest odpowiedzialny za zapewnienie pasażerowi zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b) i pomocy zgodnie z art. 9.
 - 1a. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może zmienić planu podróży pasażera w ramach progów określonych w art. 7 ust. 1a, licząc od wskazanego na bilecie pasażera czasu odlotu utraconego lotu łączonego, obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej

zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom w jasny sposób wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8.

2. Pasażerowie mają również prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego zakłócony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, jeżeli pasażer dotarł do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym progi określone w art. 7 ust. 1a.

Pasażerowie mają prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego zakłócony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, jeżeli zdecydują się na zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) lub gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym progi określone w art. 7 ust. 1a po wybraniu zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b).

2a. W przypadku gdy pasażer planuje i odbywa międzylądowanie, za ostateczne miejsce docelowe pasażera uznaje się port lotniczy, w którym odbywa się międzylądowanie.

3. [...]

4. [...]”;

7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku zakłócenia stosuje się, na warunkach określonych w art. 4, 5, 6 lub 6a i w niniejszym artykule, następujące kwoty odszkodowania:

- a) 250 EUR w przypadku podróży do miejsca docelowego w ramach krótkich pobyków;
- b) 300 EUR w przypadku podróży o długości co najwyżej 3500 km i wszystkich podróży wewnątrzunijnych nieobjętych lit. a);
- c) 500 EUR w przypadku podróży o długości powyżej 3500 km.

W drodze odstępstwa od poprzedniego akapitu, w przypadku podróży między regionami najbardziej oddalonymi a innym terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, kwoty odszkodowania ustala się na podstawie faktycznej długości trasy podróży.”;

aa) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku opóźnienia przylotu po zmianie planu podróży w następstwie odwołania na podstawie art. 5, opóźnienia przylotu na podstawie art. 6 lub opóźnienia przylotu po utracie lotu łączonego na podstawie art. 6a prawo do odszkodowania powstaje w przypadku opóźnień przylotu większych niż:

- a) trzy godziny w przypadku podróży do miejsca docelowego w ramach krótkich pobyków;
- b) cztery godziny w przypadku podróży o długości co najwyżej 3500 km i wszystkich podróży wewnątrzunijnych nieobjętych lit. a);
- c) sześć godzin w przypadku podróży o długości powyżej 3500 km.”;

ab) dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Podczas określania odległości do celów niniejszego rozporządzenia podstawą jest odległość między pierwszym miejscem odlotu a ostatecznym miejscem docelowym. W przypadku lotu łączonego uwzględnia się jedynie początkowe miejsce odlotu i port lotniczy ostatecznego miejsca docelowego. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie.”;

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. W przypadku gdy pasażer zdecydował się na kontynuację podróży na podstawie art. 8 ust. 1 lit. b), a w trakcie zmiany planu podróży doszło do kolejnego zakłócenia, prawo pasażera do odszkodowania może powstać tylko raz podczas podróży do ostatecznego miejsca docelowego.

2a. Wniosek o odszkodowanie na podstawie niniejszego artykułu składa pasażer w terminie sześciu miesięcy od faktycznej daty odlotu wskazanej na bilecie pasażera. W terminie 14 dni kalendarzowych od złożenia wniosku obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie albo przedstawia pasażerowi uzasadnienie niewypłacenia odszkodowania, w tym, w stosownych przypadkach, jasne i uzasadnione wyjaśnienie zgodnie z art. 5 ust. 3 lub art. 6 ust. 4 dotyczącymi nadzwyczajnych okoliczności. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie wypłaci żądanego odszkodowania, pasażer może wnieść skargę zgodnie z art. 16ac.

3. Odszkodowanie wypłaca się w gotówce lub, jeżeli pasażer tak uzgodnił w podpisanym dokumencie lub innym środku cyfrowym na trwałym nośniku, w inny sposób.

4. [...]

5. [...]”;
- ba) uchyla się ust. 4;
- 8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży

1. W przypadku zakłócenia pasażerom oferuje się bezpłatnie, na warunkach określonych w art. 4, 5, 6 lub 6a i w niniejszym artykule, wybór spośród następujących wariantów:
- a) automatyczny zwrot – w ciągu 14 dni kalendarzowych od daty odlotu zakłóconego lotu wskazanej na bilecie pasażera, w gotówce lub, jeżeli pasażer tak uzgodnił w podpisanym dokumencie lub innym środku cyfrowym na trwałym nośniku, w inny sposób – pełnego kosztu biletów, za niewykonaną część lub niewykonane części podróży oraz za część lub części już odbytej podróży, jeżeli lot ten nie służy już żadnemu celowi związanemu z pierwotnymi planami podróży pasażera, wraz, w stosownych przypadkach, z lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie po czasie odlotu wskazanym na bilecie pasażera lub, w porozumieniu z pasażerem, przed tym czasem; w przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych;
 - b) kontynuacja podróży pasażerów poprzez zmianę planu podróży do ostatecznego miejsca docelowego na podróż w najwcześniejszym możliwym terminie po czasie odlotu wskazanym na bilecie pasażera lub, w porozumieniu z pasażerem, przed tym czasem; lub
 - c) zmiana planu podróży do ostatecznego miejsca docelowego na podróż w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, zależnie od dostępności wolnych miejsc.
2. [...]
3. Aby pasażer mógł dotrzeć w najwcześniejszym możliwym terminie do miejsca docelowego określonego na podstawie ust. 1, obsługujący przewoźnik lotniczy, z zastrzeżeniem dostępności alternatywnych wariantów i pod warunkiem ich zgodności z porównywalnymi warunkami transportu określonymi w umowie transportu lotniczego, oferuje pasażerowi co najmniej jeden z tych alternatywnych wariantów, aby je rozważył

i wydał zgodę w podpisanym dokumencie lub innym środku cyfrowym na trwałym nośniku:

- a) lot lub loty łączone na tej samej trasie co trasa określona w umowie transportu lotniczego;
- b) inna trasa, w tym do lub z alternatywnych portów lotniczych w porównaniu z portami lotniczymi wskazanymi w umowie transportu lotniczego. W takim przypadku obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszty przeniesienia pasażera do lub z alternatywnych portów lotniczych w porównaniu z portami lotniczymi określonymi w umowie transportu lotniczego;
- c) skorzystanie z usług świadczonych przez innego przewoźnika lotniczego; lub
- d) w stosownych przypadkach ze względu na odległość do przebycia, skorzystanie z innego środka transportu.

4. [...]

5) W przypadku gdy pasażer poinformował obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze kontynuowania podróży zgodnie z ust. 1 lit. b) i ust. 7 oraz jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie zaproponował zmiany planu podróży w ciągu trzech godzin, pasażer może zorganizować własną zmianę planu podróży zgodnie z ust. 3.

W przypadku odwołania akapit pierwszy stosuje się od czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera.

W takim przypadku pasażerowie ograniczają wydatki w zakresie, w jakim są one konieczne, racjonalne i odpowiednie. Obsługujący przewoźnik lotniczy zwraca, w terminie 14 dni kalendarzowych od złożenia wniosku, koszty nieprzekraczające 400 % całkowitego kosztu biletu lub biletów poniesione przez pasażera. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.

6. [...]

7. Pasażer może dokonać wyboru między zwrotem należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianą planu podróży w późniejszym terminie zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), aż do momentu, w którym pasażer zaakceptuje zmianę planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie oferowanym przez obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b), lub do momentu, w którym pasażer sam podejmie decyzję o zmianie planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 5.

Pasażer informuje obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze.”;

9) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

-a) tytuł artykułu otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Prawo do pomocy”;

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku zakłócenia i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 4, 5, 6, 6a i 6-2a i w niniejszym artykule oraz gdy czas oczekiwania na lot lub alternatywny transport jest przedłużony o co najmniej dwie godziny, pasażerom oferuje się bezpłatnie:

- a) napoje i przekąski co dwie godziny czasu oczekiwania;
- b) posiłek po trzech godzinach, a następnie co 5 godzin czasu oczekiwania, przy czym maksymalnie trzy posiłki dziennie;
- c) dwie rozmowy telefoniczne, wiadomości tekstowe i dostęp do internetu.

Obsługujący przewoźnik lotniczy może ograniczyć lub odmówić udzielenia pomocy, o której mowa w poprzednim akapicie, jeżeli jej zastosowanie spowodowałoby dalsze opóźnienie pasażerów.”;

aa) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ponadto w przypadku gdy przy oczekiwaniu na lot lub alternatywny transport konieczny okazuje się pobyt trwający co najmniej jedną noc, pasażerom oferuje się bezpłatnie:

- a) zakwaterowanie w hotelu;
- b) transport z lotniska do miejsca zakwaterowania i powrót.”;

ab) dodaje się ust. 2a, 2b i 2c w brzmieniu:

„2a. Obsługujący przewoźnik lotniczy może wykorzystać bony w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z ust. 1 lit. a) i b) i ust. 2. Bony dostarczone zgodnie z ust. 1 nadają się do wykorzystania we wszystkich sklepach oferujących żywność oraz napoje i przekąski w porcie lotniczym, w którym zainteresowani pasażerowie zostali

unieruchomieni, na pokładzie ich lotu oraz, w stosownych przypadkach, w miejscu zakwaterowania przewidzianym w ust. 2 lit. a).

2b. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie wypełnia swoich obowiązków wynikających z ust. 1, 2 i 2a, zainteresowani pasażerowie mogą samodzielnie poczynić kroki w zakresie, w jakim wydatki z nimi związane są niezbędne, racjonalne i proporcjonalne do czasu oczekiwania oraz kosztów napojów i przekąsek oraz posiłków w miejscu portu lotniczego, w którym pasażerowie zostali unieruchomieni. Przewoźnik lotniczy obsługujący zakłócony lot zwraca, w terminie 14 dni kalendarzowych od złożenia wniosku o zwrot należności, koszty poniesione przez pasażerów. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.

2c. We wszystkich unijnych portach lotniczych organ zarządzający portem lotniczym wprowadza rozwiązania zapewniające możliwość bezpłatnego udostępniania wody pitnej i stacji ładowania urządzeń elektronicznych, niezależnie od pory dnia, lotu i terminalu.”;

ac) uchyla się ust. 3;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Jeżeli zakłócenie jest spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami i gdy zakłócenia nie można było uniknąć nawet mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, przewoźnik lotniczy może ograniczyć zakwaterowanie zapewniane zgodnie z ust. 2 lit. a) do maksymalnie trzech nocy.

5. [...]

6. W przypadku gdy pasażer wybiera zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a), znajdując się w pierwszym miejscu odlotu, lub wybiera zmianę planu podróży na podróż w późniejszym terminie zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), pasażerowi nie przysługują żadne dalsze prawa w zakresie pomocy przewidziane w art. 9 ust. 1 i 2 w odniesieniu do danego lotu.”;

10) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej

1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieszcza pasażera w klasie wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, nie może się domagać jakiegokolwiek dodatkowej zapłaty.
2. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieszcza pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, to bez składania wniosku, w terminie 14 dni kalendarzowych od umieszczenia w klasie niższej, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3 zapewnia odszkodowanie co najmniej równe:
 - a) 40 % ceny lotu w przypadku lotów o długości co najwyżej 3500 km; lub
 - b) 75 % ceny lotu w przypadku lotów o długości powyżej 3500 km.
3. W przypadku gdy cena lotu nie jest wskazana na bilecie, odszkodowanie, o którym mowa w ust. 2, oblicza się proporcjonalnie do całkowitej odległości, której dotyczy umowa transportu lotniczego, obliczanej zgodnie z art. 7 ust. 1b.
4. Z ceny lotu wyłącza się podatki i opłaty wskazane na biletach, o ile wymóg uiszczenia tych podatków i opłat ani ich kwota nie zależą od klasy, na którą zostały wykupione te bilety.
5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do przywilejów oferowanych przez wyższą taryfę w ramach tej samej klasy transportu, takich jak specjalne miejsca siedzące lub catering.”;

10a) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 10a

Plany reagowania awaryjnego w portach lotniczych

1. W unijnych portach lotniczych, które obsługują ponad pięć milionów pasażerów rocznie, organ zarządzający portem lotniczym zapewnia koordynację operacji organu zarządzającego portem lotniczym i podmiotów świadczących podstawowe usługi w porcie lotniczym, w szczególności przewoźników lotniczych, i podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w drodze odpowiedniego planu reagowania awaryjnego uwzględniającego możliwe sytuacje, w których dochodzi do odwołania lub opóźnienia wielu lotów, co skutkuje unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów. Plan reagowania awaryjnego jest sporządzany w celu zapewnienia, by unieruchomieni pasażerowie uzyskali odpowiednie informacje, i zawiera ustalenia służące zminimalizowaniu czasu oczekiwania i niewygód.

1a. Plany reagowania awaryjnego portu lotniczego uwzględniają szczególne i indywidualne potrzeby pasażerów określonych w art. 11.

2. Plan reagowania awaryjnego jest sporządzany w szczególności z udziałem Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, o którym mowa w dyrektywie Rady 96/67/WE, w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w unijnych portach lotniczych, a także z udziałem podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej i innych podmiotów świadczących podstawowe usługi w porcie lotniczym. Plan reagowania awaryjnego zawiera także dane kontaktowe osoby lub osób wyznaczonych przez przewoźników lotniczych uczestniczących w Komitecie Użytkowników Portu Lotniczego do reprezentowania ich na miejscu w przypadku odwołania lub opóźnienia wielu lotów. Przewoźnik lotniczy zapewnia wyznaczonej osobie lub wyznaczonym osobom niezbędne środki umożliwiające udzielenie pomocy pasażerom zgodnie z obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia w przypadku zakłócenia.

3. Organ zarządzający portem lotniczym przekazuje plan reagowania awaryjnego Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego, o którym mowa w dyrektywie Rady 96/67/WE, oraz, na wniosek, krajowemu organowi wykonawczemu, któremu na podstawie art. 16 ust. 1 powierzono egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

3a. Państwo członkowskie może zdecydować, że port lotniczy nieobjęty ust. 1, znajdujący się na jego terytorium, ma wypełniać obowiązki ustanowione w ust. 1–3.

4. W unijnych portach lotniczych poniżej progu określonego w ust. 1 lub nieobjętych ust. 3a, organ zarządzający portem lotniczym dokłada wszelkich racjonalnych starań w celu zapewnienia koordynacji użytkowników portu lotniczego i dokonywania ustaleń z użytkownikami portu lotniczego w celu informowania unieruchomionych pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia wielu lotów prowadzących do unieruchomienia znacznej liczby pasażerów w porcie lotniczym.”;

11) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Pasażerowie mający specjalne potrzeby

0. Wszystkie informacje przekazywane pasażerom na podstawie niniejszego rozporządzenia są przekazywane w formacie spełniającym wymogi dostępności.

1. Niniejszy artykuł ma zastosowanie do wszystkich osób z niepełnosprawnościami, osób o ograniczonej możliwości poruszania się, niemowląt, dzieci bez opieki i kobiet

w ciąży, pod warunkiem że obsługujący przewoźnik lotniczy został powiadomiony o ich szczególnych potrzebach w zakresie pomocy najpóźniej w momencie ogłoszenia zakłócenia. Ma on również zastosowanie do osób potrzebujących szczególnej pomocy medycznej, pod warunkiem że obsługujący przewoźnik lotniczy został powiadomiony o ich potrzebach w zakresie szczególnej pomocy medycznej najpóźniej w momencie odprawy; obsługujący przewoźnicy lotniczy mogą wymagać dowodu występowania takich potrzeb.

Uznaje się, że takie powiadomienie obejmuje wszystkie podróże w ramach umowy transportu lotniczego.

1a. Najpóźniej podczas odprawy i z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc każdej osobie towarzyszącej osobom, o których mowa w ust. 1, lub towarzyszącej dziecku oferuje się bezpłatnie możliwość zajęcia sąsiedniego miejsca.

1b. Przy wejściu na pokład obsługujący przewoźnicy lotniczy przyznają pierwszeństwo osobom wymienionym w ust. 1 oraz wszelkim towarzyszącym im osobom lub certyfikowanym psom asystującym.

2. Dokonując zmiany planu podróży i udzielając pomocy zgodnie z art. 8 i 9, obsługujący przewoźnik lotniczy zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób wymienionych w ust. 1. Przewoźnicy lotniczy jak najszybciej zapewniają zmianę planu podróży i pomoc tym osobom, w tym wszelkim towarzyszącym im osobom lub certyfikowanym psom asystującym.

3. Art. 9 ust. 4 nie ma zastosowania do pasażerów, o których mowa w ust. 1, ani do towarzyszących im osób lub certyfikowanych psów asystujących.”;

11a) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Dalsze prawa”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na prawa i roszczenia pasażera przyznane w innych aktach prawnych. Odszkodowanie przyznane na podstawie art. 7 lub art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia zostaje odliczone od odszkodowania przyznanego na podstawie innych aktów prawnych, takich jak dyrektywa (UE) 2015/2302, jeżeli prawa te chronią te same interesy lub mają ten sam cel.

W szczególności, o ile nie przewidziano inaczej w niniejszym ustępie, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na prawa i roszczenia na podstawie dyrektywy (UE)

2015/2302. Odszkodowanie lub obniżkę ceny przyznaną na podstawie dyrektywy (UE) 2015/2302 oraz odszkodowanie przyznane na podstawie art. 7 lub art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia odlicza się od siebie w celu uniknięcia nadmiernego odszkodowania, jeżeli prawa te chronią te same interesy lub mają ten sam cel.

Niezależnie od prawa organizatora imprezy turystycznej do dochodzenia roszczeń lub zwrotu kosztów zgodnie z art. 22 dyrektywy (UE) 2015/2302, bez uszczerbku dla art. 13 niniejszego rozporządzenia i na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 1 lit. a), jeżeli lot jest częścią umowy o udział w imprezie turystycznej na podstawie dyrektywy (UE) 2015/2302, pasażerowie nie mają prawa do zwrotu należności na podstawie niniejszego rozporządzenia, o ile odpowiednie prawo wynika z dyrektywy (UE) 2015/2302.

W przypadku gdy pasażer otrzymał już odszkodowanie lub zwrot należności na podstawie przepisów państwa trzeciego, kwota tego odszkodowania lub zwrotu należności jest odliczana od kwoty odszkodowania lub zwrotu należności przyznanego na podstawie niniejszego rozporządzenia.”;

- 12) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Prawo dochodzenia roszczeń

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, żadne przepisy niniejszego rozporządzenia ani prawa krajowego nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z mającym zastosowanie prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich.”;

- 13) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Obowiązki w zakresie informowania pasażerów

0. Obsługujący przewoźnik lotniczy zamieszcza na swojej stronie internetowej i w aplikacji mobilnej zawiadomienie informujące o prawach przysługujących na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym o procedurze rozpatrywania skarg.

0a. Oferując bilety na lot lub loty łączone i przed zakupem, przewoźnicy lotniczy i pośrednicy informują pasażera o następujących kwestiach:

- a) rodzaj oferowanego biletu lub biletów, w szczególności to, czy bilet lub bilety są objęte pojedynczą umową transportu lotniczego lub połączeniem odrębnych umów transportu lotniczego;
- b) prawa i obowiązki pasażera, obsługującego przewoźnika lotniczego i pośrednika na podstawie niniejszego rozporządzenia, załączone do umowy transportu lotniczego, w tym informacje na temat procedury zwrotu należności;
- c) termin i procedura, zgodnie z którą pasażer może złożyć wniosek o zmianę imienia lub nazwiska, jak określono w art. 4 ust. 5, bez żadnych dodatkowych opłat; oraz
- d) warunki.

Aby spełnić wymóg informacyjny określony w akapicie pierwszym lit. c), przewoźnik lotniczy i pośrednik mogą wykorzystać streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii i podane do wiadomości publicznej.

Ob. Pośrednik lub przewoźnik lotniczy, który sprzedaje bilety objęte połączeniem umów transportu lotniczego, informuje pasażera przed zakupem, że bilety są objęte odrębnymi umowami transportu lotniczego, bez żadnych praw na podstawie art. 7, 8 i 9 do zwrotu należności, zmiany planu podróży lub pomocy w przypadku utraty kolejnych lotów w ramach odrębnej umowy transportu lotniczego. Takie informacje są przekazywane w jasny sposób przy sprzedaży biletów.

Przewoźnicy lotniczy i pośrednicy przekazują na trwałym nośniku informacje na podstawie niniejszego ustępu w języku umowy transportu lotniczego oraz w języku używanym na forum międzynarodowym.

1. Organ zarządzający portem lotniczym zapewnia, aby w punkcie odpraw pasażerów (w tym na urządzeniach do odprawy samoobsługowej) oraz w punkcie przyjęć pasażerów na pokład był w wyraźny sposób umieszczony tekst w brzmieniu: »Jeżeli odmówiono przyjęcia Państwa na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony o co najmniej dwie godziny, prosimy zwrócić się do obsługi na stanowisku odpraw lub do obsługi w punkcie przyjęć pasażerów na pokład o pisemne informacje na temat przysługujących Państwu praw, w szczególności w odniesieniu do zwrotu należności lub zmiany planu podróży, pomocy i ewentualnego odszkodowania«. Tekst ten jest umieszczany co najmniej w języku lub językach używanych w miejscu, w którym znajduje się port lotniczy, oraz w języku, który jest używany na forum międzynarodowym. W tym celu organy zarządzające portem lotniczym współpracują z obsługującymi przewoźnikami lotniczymi.

2. [...]
3. [...]
4. [...]
- 5) [...]
6. [...]
7. [...]”;

13a) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 15a

Skarga do przewoźnika lotniczego lub pośrednika

1. Każdy przewoźnik lotniczy i każdy pośrednik ustanawia mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności. Udostępniają oni swoje dane kontaktowe w języku umowy transportu lotniczego oraz w języku używanym na forum międzynarodowym. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg są dostępne publicznie, w tym dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Informują oni również pasażerów w jasny sposób o danych kontaktowych organu lub organów wyznaczonych przez państwa członkowskie na podstawie art. 16 oraz organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów na podstawie art. 16ac oraz, w stosownych przypadkach, o ich odpowiednich obowiązkach. Informacje te są dostępne w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy i pośrednik prowadzą działalność.

2. Jeżeli pasażerowie składają skargę z wykorzystaniem mechanizmu, o którym mowa w ust. 1, taką skargę wnosi się w terminie sześciu miesięcy od zakłócenia, którego dotyczy. W terminie 30 dni kalendarzowych od złożenia skargi przewoźnik lotniczy lub pośrednik, do którego skierowana jest skarga, udziela uzasadnionej odpowiedzi lub, w należycie uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, informuje pasażera, że pasażer otrzyma ostateczną odpowiedź w terminie krótszym niż dwa miesiące od daty złożenia skargi. W przypadku gdy spór nie mógł zostać rozstrzygnięty, odpowiedź zawiera również odpowiednie dane kontaktowe organu lub organów wyznaczonych na podstawie art. 16 lub organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów na podstawie art. 16ac, w tym adres pocztowy, stronę internetową i adres poczty elektronicznej.

3. Wnoszenie skarg przez pasażerów z wykorzystaniem mechanizmu, o którym mowa w ust. 1, pozostaje bez uszczerbku dla ich prawa do zgłaszania sporów w celu rozstrzygnięcia na drodze pozasądowej zgodnie z art. 16ac lub do dochodzenia roszczeń w drodze postępowania sądowego, z zastrzeżeniem terminów przedawnienia zgodnie z prawem krajowym.”;

14) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza krajowy organ wykonawczy lub krajowe organy wykonawcze odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do podróży z lub do portów lotniczych znajdujących się na jego terytorium. Państwa członkowskie informują Komisję o wyznaczeniu organu lub organów zgodnie z niniejszym ustępem.

2. Krajowy organ wykonawczy bacznie monitoruje spełnianie wymogów niniejszego rozporządzenia i podejmuje środki niezbędne do zapewnienia poszanowania praw pasażerów.

2a. Pasażerowie mogą zgłaszać krajowemu organowi wykonawczemu domniemane naruszenia niniejszego rozporządzenia. Krajowy organ wykonawczy może prowadzić dochodzenia i podejmować decyzje o wszczęciu działań egzekucyjnych na podstawie informacji zawartych w tych zgłoszeniach.

3. Sankcje ustanowione przez państwa członkowskie za naruszenie niniejszego rozporządzenia muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności takie sankcje muszą być wystarczające, by stanowić dla przewoźników i pośredników finansowy bodziec do stałego spełniania wymogów niniejszego rozporządzenia.

4. [...]

5. Cztery lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia i następnie co pięć lat krajowe organy wykonawcze publikują na swoich stronach internetowych sprawozdanie dotyczące ich działalności, działań egzekucyjnych i ich rezultatów, w tym zastosowanych sankcji. Takie sprawozdania przedkłada się również Komisji.

6. Obsługujący przewoźnicy lotniczy i pośrednicy przekazują krajowym organom wykonawczym wymagane dane kontaktowe osoby lub osób lub organu wyznaczonego do stałego występowania w imieniu tych przewoźników i pośredników w państwie członkowskim, w którym prowadzą oni działalność, a także otrzymywania dokumentów wydanych przez krajowy organ wykonawczy lub krajowe organy wykonawcze, w związku z kwestiami objętymi niniejszym rozporządzeniem. Krajowe organy wykonawcze mogą wymieniać te informacje między sobą w celu egzekwowania niniejszego rozporządzenia.”;

15) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 16a

[...]

Artykuł 16ac

Pozasądowe rozstrzyganie sporów

Państwa członkowskie zapewniają pasażerom lotniczym możliwość, aby w następstwie skarg lub wniosków na podstawie niniejszego rozporządzenia zgłaszali indywidualne spory organowi lub organom odpowiedzialnym za pozasądowe rozstrzyganie sporów. Państwa członkowskie informują Komisję, jaki organ jest odpowiedzialny lub jakie organy są odpowiedzialne za rozpatrywanie sporów na podstawie niniejszego artykułu. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego ustępu wyłącznie do sporów między przewoźnikami lotniczymi lub pośrednikami a konsumentami.

Artykuł 16b

[...]

Artykuł 16c

[...]”;

16) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Przegląd i sprawozdawczość

1. Co trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykazu

nadzwyczajnych okoliczności przedstawionego w załączniku, w świetle zdarzeń mających wpływ na terminowe i skuteczne wykonywanie lotów, które to zdarzenia miały miejsce w ciągu dwóch poprzednich lat.

W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.

2. Trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, a następnie co pięć lat, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania, egzekwowania i rezultatów niniejszego rozporządzenia.

W pierwszym sprawozdaniu trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja ocenia konieczność i wykonalność zmiany zakresu niniejszego rozporządzenia w celu dalszego zwiększenia ochrony pasażerów i równych warunków działania dla przewoźników lotniczych z Unii i państw trzecich, a także aspektów związanych z jakością sieci połączeń. W szczególności Komisja ocenia ryzyko konfliktu jurysdykcji i trudności związanych z egzekwowaniem przepisów oraz zaleca sposoby ograniczenia tego ryzyka i zaradzenia tym trudnościom. Komisja dokonuje także oceny konieczności zmiany progów określonych w art. 7 ust. 1a na podstawie danych statystycznych dotyczących ewolucji opóźnień i odwołań z poprzednich pięciu lat i z każdego roku od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Komisja przedstawia w nim również informacje dotyczące poprawy ochrony pasażerów lotów z państw trzecich obsługiwanych przez przewoźników pozaunijnych.

Sprawozdanie zawiera również przegląd kwot określonych w art. 7 ust. 1 oraz wartości procentowych określonych w art. 10 ust. 2, z uwzględnieniem między innymi zmian taryf lotniczych, stopy inflacji i statystyk – z poprzednich pięciu lat – dotyczących odmowy przyjęcia na pokład, odwołań, opóźnień i utraconych lotów łączonych, które można przypisać przewoźnikom lotniczym, a także statystyk dotyczących umieszczania w klasie niższej.

W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.”;

- 17) załącznik 1 do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik do rozporządzenia 261/2004.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (WE) 2027/97 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) »unijny przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (WE) nr 1008/2008¹⁰;”;
- b) dodaje się lit. h) w brzmieniu:
- „h) »sprzęt służący do poruszania się« oznacza każdy sprzęt przeznaczony do wspomagania sprawności ruchowej osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z definicją w art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006¹¹;”;
- c) dodaje się lit. i) w brzmieniu:
- „i) »certyfikowany pies asystujący« oznacza psa specjalnie przeszkolonego do zwiększania samodzielności i niezależności osób z niepełnosprawnościami, mającego oficjalny certyfikat zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, jeżeli takie przepisy istnieją;”;
- d) dodaje się lit. j) w brzmieniu:
- „j) »format spełniający wymogi dostępności« oznacza format, który daje osobie z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp do wszelkich istotnych informacji, w tym umożliwia takiej osobie dostęp równie łatwy i wygodny jak ten, z którego korzysta osoba bez żadnego upośledzenia lub niepełnosprawności, i który spełnia wymogi dostępności określone zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, takim jak załącznik I do dyrektywy (UE) 2019/882;”;
- e) dodaje się lit. k) w brzmieniu:
- „k) »pośrednik« oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, inną niż przewoźnik, która działa – w związku ze swoją działalnością handlową, gospodarczą lub zawodową – w imieniu przewoźnika lub pasażera w celu zawarcia umowy transportu;”;

¹⁰ Uzgodnienie definicji i terminologii w całym tekście będzie stanowiło część redakcji prawną-językową.

¹¹ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

f) dodaje się lit. l) w brzmieniu:

„l) »przedmiot osobisty« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu, stanowiącą niezbędny element przewozu pasażerów, spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa, o maksymalnych wymiarach 40x30x15 cm lub mieszczącą się pod poprzedzającym siedzeniem;”;

g) dodaje się lit. m) w brzmieniu:

„m) »bagaż podręczny« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu niebędącą przedmiotem osobistym i spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa.”;

-1a. w art. 3 ust. 1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Obejmuje to odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do opóźnień w przewozie pasażera lub bagażu.”;

1) uchyla się art. 3 ust. 2;

1a) art. 3a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3a

Dodatkowa opłata, której zgodnie z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej i bez uszczerbku dla art. 6a może zażądać unijny przewoźnik lotniczy, kiedy pasażer składa specjalną deklarację interesu w dostawie bagażu do miejsca docelowego, jest ustalana według stawki, która odzwierciedla koszty dodatkowe w związku z transportem i ubezpieczeniem bagażu o wartości przewyższającej limit odpowiedzialności. Stawki te udostępnia się pasażerom na ich wniosek.”;

1b) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera unijny przewoźnik lotniczy niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż w terminie piętnastu dni po zidentyfikowaniu osoby fizycznej uprawnionej do otrzymania odszkodowania, dokonuje wypłaty zaliczki w takiej wysokości, jaka może być wymagana w celu pokrycia najpilniejszych potrzeb ekonomicznych, proporcjonalnie do doznanych trudności.”;

2) art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 1 zaliczka w przypadku śmierci pasażerów jest wypłacana na każdego z nich w wysokości co najmniej 16 % minimalnej kwoty odpowiedzialności

określonej na podstawie art. 21 ust. 1 konwencji montrealskiej oraz przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.”;

3) [...]

3a) na końcu art. 6 ust. 2 dodaje się tiret w brzmieniu:

„– informacji dla osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o przysługującym jej prawie do bezpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu dotyczącej wartości ich sprzętu służącego do poruszania się.”;

3b) w art. 6 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Wszyscy przewoźnicy lotniczy udostępniają w swoich aplikacjach mobilnych i na swoich stronach internetowych formularz umożliwiający pasażerowi natychmiastowe złożenie skargi online lub na papierze dotyczącej uszkodzonego, opóźnionego lub utraconego bagażu. Datę złożenia formularza przewoźnik lotniczy uznaje za datę wniesienia skargi zgodnie z art. 31 ust. 2 i 3 konwencji montrealskiej, nawet jeżeli przewoźnik lotniczy zwróci się w późniejszym terminie o dodatkowe informacje. Niniejszy ustęp pozostaje bez wpływu na prawo pasażera do wniesienia skargi inną drogą w terminie określonym konwencją montrealską.

5. Wszystkie informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu, w tym formularze skarg, są przekazywane w formacie spełniającym wymogi dostępności i są udostępniane również osobom niekorzystającym z narzędzi cyfrowych.

6. Wszystkie obowiązki informacyjne na podstawie niniejszego artykułu mają również zastosowanie do pośredników, którzy sprzedają przewóz lotniczy do i z terytorium Unii.”;

4) dodaje się następujące artykuły:

„Artykuł 6a

1. Przy każdym przewozie odprawionego sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanych psów asystujących unijny przewoźnik lotniczy zapewnia, aby każdej osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zaoferowano możliwość złożenia, w formacie spełniającym wymogi dostępności, specjalnej deklaracji interesu na podstawie art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej w momencie dokonywania rezerwacji, w tym samym czasie co powiadomienie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, a najpóźniej w momencie przekazania sprzętu przewoźnikowi lotniczemu, a w przypadku certyfikowanego psa asystującego – przy wejściu na pokład. W takim przypadku unijny przewoźnik lotniczy nie żąda od zainteresowanych pasażerów dodatkowej opłaty. Jeżeli sprzęt został zniszczony, utracony,

uszkodzony lub opóźniony w przewozie, lub w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała certyfikowanego psa asystującego, unijny przewoźnik lotniczy może wymagać od osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, aby kwotę określoną w deklaracji interesu poparł dowodem kosztów zastąpienia, w tym tymczasowego zastąpienia, sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanego psa asystującego.

Sprzedając przewóz lotniczy w imieniu unijnego przewoźnika lotniczego, pośrednicy oferują zainteresowanym pasażerom możliwość złożenia, w formacie spełniającym wymogi dostępności, specjalnej deklaracji interesu na podstawie art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, w momencie dokonywania rezerwacji i w tym samym czasie co powiadomienie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. Tę specjalną deklarację interesu składa się na tych samych warunkach co warunki określone w poprzednim ustępie. Pośrednik jak najszybciej przekazuje deklarację unijnemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. [...]

3. W przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie odprawionego sprzętu do poruszania się lub w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała certyfikowanego psa asystującego, unijny przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do zapłaty sumy nieprzekraczającej sumy zadeklarowanej przez pasażera, chyba że udowodni, że suma, której dotyczy roszczenie, jest większa niż rzeczywisty interes danej osoby w dostawie do miejsca przeznaczenia.

4. W przypadku gdy zastosowanie ma ust. 3 i bez uszczerbku dla art. 7 i 8 oraz załącznika I akapit czwarty do rozporządzenia 1107/2006, unijni przewoźnicy lotniczy szybko podejmują wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia natychmiastowo potrzebnego tymczasowego zastąpienia odprawionego sprzętu do poruszania się i tymczasowych rozwiązań służących zastąpieniu certyfikowanych psów asystujących. Osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na bezpłatne utrzymanie tego tymczasowego zastąpienia do czasu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 3, lub do czasu zrekompensowania przez unijnych przewoźników lotniczych osobom prawnym lub fizycznym kosztów potrzebnego tymczasowego zastąpienia sprzętu do poruszania się lub certyfikowanego psa asystującego.

5. Zgodność z ust. 4 nie stanowi uznania odpowiedzialności unijnego przewoźnika lotniczego.

Artykuł 6b

[...]

Artykuł 6c

[...]

Artykuł 6d

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, przy sprzedaży przewozów lotniczych do, z lub na terytorium Unii wszyscy przewoźnicy lotniczy i pośrednicy wyraźnie wskazują, w formacie spełniającym wymogi dostępności, w momencie dokonywania rezerwacji, a także w swoich aplikacjach mobilnych i na swojej stronie internetowej, a także, w przypadku przewoźników lotniczych, udostępniają na wniosek w porcie lotniczym (w tym w urządzeniach do odprawy samoobsługowej):

- maksymalny limit bagażu pod kątem wymiaru i masy, który to bagaż pasażerowie mogą przewieźć w kabinie pasażerskiej, a także w przedziale bagażowym statku powietrznego w ramach odpowiedniej klasy taryfy podczas każdego z lotów objętych rezerwacją danego pasażera,
- wszelkie ograniczenia dotyczące liczby przedmiotów, stosowane w ramach danego maksymalnego limitu bagażu,
- warunki transportu w kabinie pasażerskiej i w przedziale bagażowym statku powietrznego przedmiotów łatwych do uszkodzenia lub cennych, takich jak instrumenty muzyczne, sprzęt sportowy, wózki dziecięce, foteliki niemowlęce,
- bez uszczerbku dla ust. 1a – ewentualne dodatkowe opłaty stosowane za przewóz odprawionego i nieodprawionego bagażu, w tym instrumentów muzycznych, o których mowa w art. 6e,
- szczególne powody, które mogą uniemożliwić przewóz w kabinie nieodprawionego bagażu na podstawie ust. 2.

1a. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 przewoźnicy lotniczy zezwalają pasażerom na przewóz przedmiotów osobistych w kabinie bez dodatkowych kosztów.

2. Jeżeli szczególne względy, takie jak względy bezpieczeństwa, ładowność lub zmiana typu statku powietrznego, do której doszło po dokonaniu rezerwacji, wykluczają przewóz w kabinie przedmiotów osobistych, o których mowa w ust. 1a, lub bagażu podręcznego, przewoźnik lotniczy może przewieźć taki nieodprawiony bagaż w przedziale bagażowym statku powietrznego, bez dalszych kosztów dla pasażera.

2a. Ust. 1a i 2 mają zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych odlatujących z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, oraz do wszystkich unijnych przewoźników lotniczych przylatujących na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty.

3. Niniejszy artykuł nie ma wpływu na ograniczenia dotyczące nieodprawionego bagażu ustanowione przez unijne i międzynarodowe przepisy w zakresie ochrony i bezpieczeństwa, takie jak rozporządzenie (WE) nr 300/2008 i rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998.

Artykuł 6e

1. Unijny przewoźnik lotniczy umożliwia pasażerowi przewóz instrumentu muzycznego w kabinie pasażerskiej statku powietrznego z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa i specyfikacji technicznych oraz ograniczeń dotyczących danego statku powietrznego. Instrumenty muzyczne przyjmuje się do przewozu w kabinie statku powietrznego pod warunkiem, że można je umieścić bezpiecznie w odpowiednim schowku bagażowym w kabinie lub pod właściwym siedzeniem pasażera. Przewoźnik lotniczy może stwierdzić, że instrument muzyczny stanowi część limitu nieodprawionego bagażu pasażera i nie będzie przewożony oprócz tego limitu.

2. Z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa, w przypadku gdy instrument muzyczny jest zbyt duży, aby można go było bezpiecznie umieścić w odpowiednim schowku bagażowym w kabinie lub pod właściwym siedzeniem pasażera, przewoźnik lotniczy może domagać się uiszczenia drugiej opłaty za przelot, w przypadku gdy takie instrumenty muzyczne przewożone są jako nieodprawiony bagaż na drugim siedzeniu. Ponadto pasażerowie mogą być zobowiązani do wyboru i zakupu sąsiednich miejsc zarówno dla pasażera, jak i dla instrumentu muzycznego, przy czym jedno z tych miejsc jest zawsze miejscem przy oknie przeznaczonym dla instrumentu muzycznego. O ile to możliwe i ewentualnie na wniosek, instrumenty muzyczne można przewozić w ogrzewanej części przedziału bagażowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego.”;

5) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Do dnia [data zostanie wskazana na późniejszym etapie] Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia.”;

- 6) załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2027/97 zastępuje się załącznikiem 2 do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... [2 lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący / Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca
