

V Bruseli 4. júna 2025
(OR. en)

9430/25
ADD 1

Medziinštitucionálny spis:
2013/0072 (COD)

AVIATION 63
CONSOM 92
CODEC 690

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 130 final
Predmet:	Návrh nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a batožiny v leteckej doprave – politická dohoda

Delegáciám v prílohe zasielame kompromisné znenie, ktoré navrhlo predsedníctvo.

2013/0072 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a batožiny v leteckej doprave

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

keďže:

- (1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91³, a nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave⁴, značne prispeli k ochrane práv cestujúcich v leteckej doprave, keď sú ich cestovné plány narušené odmietnutím nástupu do lietadla, dlhými meškaniami, zrušením letov alebo nesprávne vypravenou batožinou.
- (2) Mnohé nedostatky, ktoré sa objavili počas uplatňovania práv podľa nariadení, však zabránili tomu, aby sa využil úplný potenciál týchto nariadení z hľadiska ochrany cestujúcich. Na zabezpečenie účinnejšieho, efektívnejšieho a jednotnejšieho uplatňovania práv cestujúcich v leteckej doprave v celej Únii je potrebný rad úprav v súčasnom právnom rámci. Bolo to zdôraznené v správe Komisie o občianstve EÚ z roku 2010 týkajúcej sa odstránenia prekážok vykonávania práv občanov EÚ⁵, v ktorej boli oznámené opatrenia na zabezpečenie súboru spoločných práv, najmä pre cestujúcich v leteckej doprave, a patričné presadzovanie týchto práv.
- (2a) Zo štúdie, ktorej vypracovanie Komisia zadala a ktorú uverejnila v roku 2020 (ďalej len „štúdia“), vyplynulo, že hlavnou prioritou z pohľadu cestujúcich je, aby im bola poskytnutá pomoc v prípade narušenia cesty a ponúknuté presmerovanie, aby do miesta určenia prišli čo najskôr. Zo štúdie vyplynulo, že vyplatenie náhrady je v poradí priorít na treťom mieste. Na druhej strane zo štúdie takisto vyplynulo, že absolútne a relatívne náklady, ktoré vznikli leteckým dopravcom v dôsledku vykonávania nariadenia č. 261/2004, sa od roku 2011 výrazne zvýšili, v dôsledku čoho hrozí, že povedú k obmedzeniu počtu prevádzkovaných trás alebo zníženiu prepojenosti ponúkanej cestujúcim v dlhodobom horizonte. Revízia nariadenia č. 261/2004 by sa preto mala zamerať najmä na práva cestujúcich na pomoc a presmerovanie, pričom by sa mali zohľadniť hospodárske stimuly leteckých dopravcov a vplyv na prepojenosť.

³ Ú. v. EÚ L46, 17.2.2004, s. 1.

⁴ Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1; zmenené v Ú. v. ES L 140, 30.5.2002, s. 2.

⁵ KOM(2010) 603 v konečnom znení.

- (2b) Na cestujúcich, ktorí cestujú letom poskytovaným na základe záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mali vzťahovať rovnaké práva podľa tohto nariadenia bez ohľadu na to, či zaplatili plné alebo znížené cestovné.
- (3) Aby sa zvýšila právna istota leteckých dopravcov a cestujúcich, je potrebné presnejšie vymedziť pojem „mimoriadne okolnosti“, pričom sa zohľadní rozsudok Súdneho dvora vo veci C-549/07 (Wallentin-Hermann), ktorým sa vykladá pôvodná verzia nariadenia č. 261/2004. Toto vymedzenie pojmu by sa malo ďalej objasniť pomocou neúplných zoznamov okolností, ktoré sú jasne určené ako mimoriadne alebo nemimoriadne. Komisia by mala preskúmať zoznam mimoriadnych okolností každé tri roky a podľa potreby navrhnúť Európskemu parlamentu a Rade aktualizáciu tohto zoznamu.
- (3a) Podľa výkladu Súdneho dvora vo veci C-549/07 (Wallentin-Hermann) sa v pôvodnej verzii nariadenia č. 261/2004 neočakávaný technický problém považoval za mimoriadnu okolnosť len v prípade, keď išlo o skrytú výrobnú chybu odhalenú výrobcom lietadla alebo príslušným orgánom alebo o poškodenie lietadla spôsobené sabotážou alebo teroristickými činmi. Vzhľadom na získané skúsenosti a prvoradý význam zabezpečenia toho, aby práva udelené cestujúcim podľa tohto nariadenia neohrozovali bezpečnosť, by sa však technické problémy týkajúce sa určitých zariadení mali za určitých podmienok považovať za mimoriadne okolnosti.
- (3b) Podľa výkladu Súdneho dvora v spojených veciach C-156/22, C-157/22 a C-158/22 (TAP Portugal) sa v pôvodnej verzii nariadenia č. 261/2004 neočakávaná neprítomnosť člena posádky, ktorého prítomnosť je nevyhnutná na uskutočnenie letu, a to z dôvodu choroby alebo dokonca neočakávaného úmrtia krátko pred odletom, nepovažovala za mimoriadnu okolnosť. Napriek tomu, že leteckí dopravcovia sú povinní prijať všetky opodstatnené opatrenia, ktorými sa zabezpečí nahradenie pilota, druhého pilota alebo minimálneho požadovaného počtu palubných sprievodcov, zabezpečenie dodržiavania tejto povinnosti v praxi mimo domovských základní dopravcu si vyžaduje značný čas a vysoké finančné náklady. Preto je vhodné stanoviť, že neočakávaná choroba alebo úmrtie takéhoto nevyhnutného člena posádky, napríklad ak nastane deň pred odletom, mimo domovských základní leteckého dopravcu, by sa mali považovať za mimoriadnu okolnosť.

- (3c) Podľa výkladu Súdneho dvora vo veciach C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann a i.), C-613/20 (Eurowings) a C-287/20 (Ryanair) sa v pôvodnej verzii nariadenia č. 261/2004 štrajky zamestnancov leteckých spoločností nepovažovali za mimoriadne okolnosti. Ak však dôjde k štrajku, určité požiadavky nepatria do právomoci leteckého dopravcu a sú mimo jeho kontroly, ako sú zmeny veku odchodu do dôchodku alebo finančných príspevkov, ktoré môžu riešiť len orgány verejnej moci. Preto je vhodné stanoviť, že určité štrajky zamestnancov leteckých spoločností by sa mali považovať za mimoriadne okolnosti.
- (4) Podľa výkladu Súdneho dvora vo veci C-173/07 (Emirates) nebol v pôvodnej verzii nariadenia č. 261/2004 pojem „let“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 vymedzený, ale vykladal sa tak, že v podstate pozostáva z jednej operácie leteckej dopravy, že je jednou „jednotkou“ tejto dopravy, uskutočnenou leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu. Aby sa zamedzilo neistote, ako aj vzhľadom na získané skúsenosti by sa teraz malo poskytnúť jasné vymedzenie pojmu „let“, ako aj súvisiacich pojmov „prípojný let“ a „cesta“.
- (4a) Podľa výkladu Súdneho dvora vo veci C-537/17 (Wegener) sa v pôvodnej verzii nariadenia č. 261/2004 toto nariadenie vzťahovalo na každú časť letu, ktorá bola súčasťou jednej cesty, bez ohľadu na to, kde sa let uskutočnil, vrátane letov plne prevádzkovaných mimo Únie. Ak sa počiatočné miesto odletu nachádza na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, alebo v prípade, že prevádzkujúci letecký dopravca je prevádzkujúcim leteckým dopravcom Únie, ak sa konečné miesto určenia cesty nachádza na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, malo by sa uplatňovať toto nariadenie.
- (4b) Zo štúdie vyplýva vyššia úroveň dodržiavania nariadenia č. 261/2004 zo strany leteckých dopravcov Únie. Obnovou rovnakých podmienok pre leteckých dopravcov Únie a leteckých dopravcov z krajín mimo Únie a zlepšením hospodárskej udržateľnosti leteckých dopravcov Únie sa preto podporia leteckí dopravcovia Únie a v konečnom dôsledku celkovolepší ochrana cestujúcich.

- (4ba) V článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa uznávajú osobitné charakteristiky najvzdialenejších regiónov, najmä z dôvodu ich odľahlosti. Vzhľadom na skúsenosti získané v súvislosti s nariadením č. 261/2004 je potrebné prijať vhodné ustanovenia na zabezpečenie územnej kontinuity s francúzskymi najvzdialenejšími regiónmi a začlenenia v celej Únii, čo bude v konečnom dôsledku prínosom pre cestujúcich. Vzhľadom na osobitosti ciest medzi najvzdialenejšími regiónmi a inými územiami EÚ by sa s cestujúcimi na takýchto cestách malo zaobchádzať podľa skutočnej vzdialenosti týchto ciest.
- (4c) Grónsko podlieha mimoriadne náročným meteorologickým podmienkam a vyznačuje sa veľmi nízkou hustotou obyvateľstva a odľahlosťou jeho obývaných oblastí. S cieľom zabezpečiť prepojenosť a zachovať dostupnosť letov v rámci Grónska by sa na lety v rámci Grónska nemali vzťahovať povinnosti týkajúce sa náhrady, a to ani vtedy, ak ide o prípojný let s príchodom na územie členského štátu alebo s odletom z územia členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy.
- (4d) Nariadením č. 261/2004 by nemalo byť dotknuté postavenie Gibraltárskej šije, na ktorej sa nachádza gibraltárske letisko, ani právomoc nad ňou, ani súvisiaca právna pozícia Španielskeho kráľovstva, a vzhľadom na súčasné okolnosti a s cieľom zabezpečiť právnu istotu by sa malo spresniť, že pravidlá v nariadení č. 261/2004 by sa mali uplatňovať na gibraltárske letisko len vtedy, ak Španielske kráľovstvo môže po vyriešení svojho sporu so Spojeným kráľovstvom vykonávať účinnú kontrolu nad uvedeným letiskom a zabezpečiť na tomto letisku uplatňovanie pravidiel stanovených v tomto nariadení s tým, že oznámenie o tom bude uverejnené v úradnom vestníku.
- (4e) Letenky vydáva alebo povoľuje prevádzkujúci letecký dopravca po uzavretí zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim. Mali by byť identifikovateľné prostredníctvom jedinečného čísla letenky a mali by obsahovať jedinečný odkaz týkajúci sa zmluvy o leteckej preprave vydanéj pri rezervácii. Mali by sa vzťahovať na jeden let alebo prípojný let v rámci cesty bez zohľadnenia medzipristátí na technické a prevádzkové účely. Mali by obsahovať niekoľko informácií týkajúcich sa daného letu alebo prípojného letu, ako je dátum letu, odlet a príchod, plánovaný čas odletu a príchodu, meno a priezvisko cestujúceho, číslo letu a názov prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

- (5) Vo veci C-22/11 (Finnair) Súdny dvor rozhodol, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ sa má vykladať v tom zmysle, že sa netýka výlučne odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, ale vzťahuje sa aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, akými sú napríklad prevádzkové problémy. Cestujúcim, ktorí sa dostavili na nástup do lietadla a ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ktorí boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, by sa mala cena letenky bez zbytočného odkladu uhradiť.
- (5a) Zároveň existujú opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu cestujúcich do lietadla, ako sú dôvody týkajúce sa zdravia, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany alebo nenáležité cestovné doklady. Leteckí dopravcovia majú takisto opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla cestujúcim, ktorí neprimeraným správaním ohrozujú bezpečnosť alebo bezpečnostnú ochranu letu, ako sa uvádza v zmenenom Dohovore o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla. Dôkazné bremeno by mal niesť prevádzkujúci letecký dopravca.
- (7) S cieľom zlepšiť úroveň ochrany by sa cestujúcim nemal odmietnuť nástup do lietadla na spätný let z dôvodu, že na ich let odchádzajúci z letiska sa nevzťahuje tá istá zmluva o leteckej preprave.
- (8) V súčasnej dobe sa cestujúci niekedy sankcionujú za pravopisnú chybu vo svojich menách uložením neprimerane vysokých správnych poplatkov. Primerané opravy chýb v rezervácii by sa mali poskytovať bezplatne, pokiaľ nemajú za následok zmenu časov, dátumu, plánu cesty alebo cestujúceho.
- (9) V prípadoch zrušenia letu by rozhodnutie o výbere medzi prijatím náhrady, pokračovaním v ceste presmerovaním alebo cestovaním neskoršie malo byť na cestujúcom a nie na leteckom dopravcovi.
- (9a) V prípade cesty tam na krátku vzdialenosť by meškanie trvajúce viac ako 3 hodiny mohlo spôsobiť, že sa účel cesty stratí. V takýchto prípadoch by sa mali stanoviť nižšie časové limity pre meškania, pri prekročení ktorých by mal letecký dopravca prevádzkujúci meškajúci let ponúknuť dotknutým cestujúcim úhradu, presmerovanie a náhradu.

- (10) Riadiace orgány letísk na letiskách, ktorých ročný objem prepravy je najmenej päť miliónov prepravených cestujúcich, a poskytovatelia základných letiskových služieb, najmä leteckí dopravcovia a poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, by mali spolupracovať s cieľom minimalizovať vplyv viacnásobného narušenia letov na cestujúcich. Na tento účel by riadiace orgány letísk mali pripraviť plány pre nepredvídané udalosti zamerané na takéto udalosti a spoločne pracovať na ich zostavení. Na všetkých ostatných letiskách, by mal riadiaci orgán letiska vynaložiť všetko primerané úsilie na koordináciu a prijatie opatrení s používateľmi letiska s cieľom informovať uviaznutých cestujúcich v situáciách, ktoré vedú k tomu, že uviazne značný počet cestujúcich.
- (10a) Nariadenie (ES) č. 261/2004 by malo výslovne zahŕňať právo na náhradu pre cestujúcich postihnutých dlhým meškaním, a to v súlade s rozsudkom Súdneho dvora v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 (Sturgeon). V súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania uvedenou v tomto rozsudku by sa na úhrady, presmerovania a náhrady mali uplatňovať rovnaké pravidlá.
- (11) V rozsudku vo veci Sturgeon sa uvádza časový limit troch hodín ako dôvod na náhradu v prípade meškania. Skúsenosti získané od prijatia nariadenia č. 261 však potvrdzujú, že mnohé meškania nemožno vyriešiť do troch hodín uvedených v tomto rozsudku a že krátky časový limit môže zvýšiť počet zrušených letov, ak leteckí dopravcovia znižujú dominový efekt meškajúcich letov na nasledujúce lety tým, že zrušia jeden alebo viaceré lety, aby premiestnili lietadlo na ďalší let. Vo väčšine prípadov by cestujúci stále uprednostnil meškanie pred zrušením letu, pretože má väčšiu istotu, že do miesta určenia pricestuje pri najbližšej príležitosti. Na mnohých trasách je frekvencia letov obmedzená a cestujúci nemôže byť v prípade zrušenia letu okamžite presmerovaný. Predĺženie časového limitu preto predstavuje pre cestujúceho výhodu.
- (11a) Aby sa zachovala prepojenosť, časové limity, od ktorých vzniká v prípade meškania právo na náhradu, by sa mali predĺžiť, aby sa zohľadnil finančný vplyv na odvetvie a jeho konkurencieschopnosť. Týmto spôsobom bude možné vyhnúť sa stimulovaniu akéhokoľvek zvýšenia frekvencie rušenia letov alebo obmedzení počtu prevádzkovaných trás alebo zníženia prepojenosti ponúkanej cestujúcim v dlhodobom horizonte. Aby sa zabezpečilo, že sa na cestujúcich, ktorí cestujú v rámci EÚ, budú vzťahovať jednotné podmienky týkajúce sa náhrad, časový limit by mal byť rovnaký pre všetky cesty v rámci Únie.

- (11b) Štandardizovaná náhrada v pôvodnej verzii nariadenia 261/2004 slúži na náhradu straty času, ktorá je spoločná pre všetkých cestujúcich, zatiaľ čo sumy stanovené v pôvodnej verzii nariadenia 261/2004 by v mnohých prípadoch mohli ísť nad rámec hodnoty škody vzniknutej cestujúcim, ako sa uvádza v ekonomických štúdiách. Je preto vhodné vymedziť rôzne prahové hodnoty pre náhradu podľa vzdialenosti narušeného letu a meškania pri prúde.
- (11c) V súlade s úsilím Únie o podporu klimaticky neutrálnej mobility, ktorá je šetrná k životnému prostrediu, je takisto vhodné zabezpečiť, aby sa regulačné rámce pre práva cestujúcich v rôznych druhoch dopravy čo najviac zbližovali a aby sa náhrady platné v jednotlivých druhoch dopravy vyrovnali.
- (12) Na zabezpečenie právnej istoty by sa v nariadení (ES) č. 261/2004 malo výslovne potvrdiť, že zmena letového poriadku má podobný dopad na cestujúcich ako zrušenie letu alebo meškanie, a mala by preto viesť k rovnakým právam.
- (13) Cestujúcim, ktorí v rámci cesty zmeškali prípojný let v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu, by sa mala počas čakania na presmerovanie poskytnúť náležitá pomoc. V takýchto prípadoch by v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania mali mať cestujúci nárok na náhradu pri pricestovaní do konečného miesta určenia svojho alternatívneho letu alebo prepravy, podobne ako cestujúci, ktorých sa narušenie dotklo na priamych letoch.
- (13a) V čase rezervácie a pred zakúpením leteniek by leteckí dopravcovia alebo vo vhodných prípadoch sprostredkovatelia mali cestujúcich jasne informovať o tom, či sa na ich cestovné plány bude vzťahovať jedna zmluva o leteckej preprave, a o ich právach podľa nariadenia, najmä pokiaľ ide o zmeškané prípojné lety.
- (14) Na zvýšenie ochrany cestujúcich by sa malo objasniť, že cestujúci na zmeškaných letoch majú právo na pomoc a náhradu bez ohľadu na to, či čakajú v letiskovom termináli, alebo sú už usadení na palube lietadla. Keďže však cestujúci, ktorí sú už na palube lietadla, nemajú žiadny prístup k službám dostupným v termináli, ich práva by sa mali posilniť, pokiaľ ide o základné potreby a právo vystúpiť z lietadla. Právo na vystúpenie z lietadla môže byť obmedzené len vtedy, ak existujú dôvody týkajúce sa bezpečnosti, pristáhovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany. Ak letecký dopravca chystá vystúpenie cestujúcich z lietadla, ale je informovaný orgánmi riadenia letovej prevádzky, že let o chvíľu dostane povolenie na vzlet, mal by mať možnosť zrušiť vystúpenie cestujúcich.

- (15) Keď si cestujúci vyberie presmerovanie pri najbližšej príležitosti, letecký dopravca často podmieňuje presmerovanie voľnými miestami v jeho vlastných službách, a tým odopiera cestujúcim možnosť skoršieho presmerovania cez alternatívne služby. Preto by mal dopravca ponúkať aj iné možnosti presmerovania, a to aj na alternatívne letisko, cez inú trasu, cez služby iných dopravcov alebo cez iné druhy dopravy, ak sa tým môže presmerovanie urýchliť. Alternatívne presmerovanie by malo závisieť od voľných miest. Ak letecký dopravca neponúkol presmerovanie a kumulovaný čas čakania sa predĺži najmenej o tri hodiny, cestujúci by mal mať právo sám si zariadiť presmerovanie s cieľom docestovať do konečného miesta určenia bez zbytočného meškania. Náklady na takéto presmerovanie by mal za určitých podmienok znášať letecký dopravca a mali by sa naň vzťahovať porovnateľné prepravné podmienky.
- (15a) Pri presmerovaní cestujúcich by sa leteckí dopravcovia mali snažiť zabezpečiť, aby cestujúci mohli cestovať so svojou batožinou vrátane zapísanej a nezapísanej batožiny. Cestujúci by mal leteckému dopravcovi umožniť postupovať inak, ak obmedzenia prepravy batožiny spôsobili ďalšie meškanie cestujúcich čakajúcich na presmerovanie, bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť leteckého dopravcu za batožinu cestujúcich upravená nariadením č. 2027/97 a Montrealským dohovorom.
- (15b) To, či sú prepravné podmienky porovnateľné, by mohlo závisieť od viacerých faktorov a okolností. Ak je to možné a nemá to za následok ďalšie meškanie, cestujúci by sa nemali preradiť na dopravné služby nižšej triedy v porovnaní s dopravnou službou uvedenou na rezervácii. Presmerovanie by sa malo ponúknuť cestujúcemu bez dodatočných nákladov, a to aj v prípade, že cestujúci sú presmerovaní s iným leteckým dopravcom alebo iným druhom dopravy, alebo vo vyššej triede alebo za vyššie cestovné, ako je cestovné zaplatené za pôvodnú službu. Malo by sa vyvinúť primerané úsilie na to, aby sa vyhlo ďalším prípojom. Ak sa presmerovanie realizuje cez iného leteckého dopravcu alebo alternatívny druh dopravy, celkový čas cesty by sa mal v rámci prijateľných možností čo najviac približovať plánovanému času cesty pôvodného letu, a to v rovnakej alebo v prípade potreby vyššej triede. Ak je k dispozícii niekoľko letov s porovnateľnými časmi, cestujúci s právom na presmerovanie by mali prijať ponuku leteckého dopravcu na presmerovanie vrátane presmerovania prostredníctvom leteckých dopravcov spolupracujúcich s prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Ak bola na pôvodný let rezervovaná pomoc osobám so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, takáto pomoc by mala byť dostupná aj na alternatívnej trase v súlade s nariadením č. 1107/2006.

- (16) Cestujúcim by sa mala ponúknuť pomoc od plánovaného času odletu až do odletu ich letu alebo odchodu alternatívnej dopravy. Na leteckých dopravcov v súčasnosti dolieha neobmedzená zodpovednosť za ubytovanie ich cestujúcich v prípade dlhotrvajúcich mimoriadnych okolností. Táto neistota spojená s absenciou akéhokoľvek predvídateľného časového limitu môže viesť k ohrozeniu finančnej stability dopravcu a v dôsledku toho negatívne zasiahnuť cestujúcich z hľadiska prepojenosti. Letecký dopravca by preto mal mať možnosť obmedziť poskytovanie ubytovania na tri noci. Okrem toho by plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí a rýchle presmerovanie mali znížiť riziko, že cestujúci uviaznu na dlhý čas.
- (17) [...]
- (18) Potreby cestujúcich s osobitnými potrebami, ako sú osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, deti, malé deti, tehotné ženy a osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, ako sú osoby so závažnou cukrovkou alebo epilepsiou, si môžu vyžadovať osobitnú pozornosť zo strany prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Môže byť predovšetkým náročnejšie zabezpečiť ubytovanie v prípade narušenia letu. Preto by sa na tieto kategórie cestujúcich nemali vzťahovať žiadne obmedzenia práva na ubytovanie v prípadoch mimoriadnych okolností pod podmienkou, že prevádzkujúceho leteckého dopravcu včas informovali.
- (18a) Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí si rezervovali leteckú dopravu ako súčasť balíka cestovných služieb. Cieľom revízie je lepšie zosúladenie medzi smernicou (EÚ) 2015/2302⁶ a nariadením. V tejto súvislosti cestujúci nemôžu kumulovať zodpovedajúce práva, najmä nie práva podľa týchto dvoch právnych predpisov.
- (19) Za súčasnú úroveň meškaní a zrušených letov v EÚ nezodpovedajú iba samotní leteckí dopravcovia. S cieľom podnietiť všetky subjekty pôsobiace v reťazci letectva k tomu, aby sa usilovali nájsť efektívne a včasné riešenia na minimalizáciu nepríjemností, ktoré cestujúcim spôsobujú meškania a rušenie letov, leteckí dopravcovia by mali mať právo na nápravu od každej tretej strany, ktorá prispela k udalosti, ktorá vedie k náhrade alebo plneniu iných povinností.

⁶ Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015.

- (19a) Vo veci C-502/18 (České aerolinie) Súdny dvor rozhodol, že v prípade prípojných letov v rozsahu pôsobnosti nariadenia je každý prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý sa zúčastnil na uskutočnení aspoň jedného z týchto prípojných letov, povinný poskytnúť cestujúcemu náhradu podľa tohto nariadenia bez ohľadu na to, či let, ktorý tento letecký dopravca prevádzkoval, bol alebo nebol narušený. Aj keď sa v nariadení pripomína, že prevádzkujúci dopravcovia, ktorí si plnia povinnosti podľa nariadenia, môžu žiadať náhradu od akejkoľvek tretej strany, štúdia ukázala nízku účinnosť práva na nápravu uvedeného v nariadení. V dôsledku toho znášajú leteckí dopravcovia Únie neprimeranú finančnú záťaž v porovnaní s leteckými dopravcami z krajín mimo Únie. S cieľom obnoviť konkurencieschopnosť leteckých dopravcov Únie v súlade s odporúčaniami Draghiho správy a zachovať z dlhodobého hľadiska prepojenosť by sa preto revíziou nariadenia č. 261/2004 mala obmedziť zodpovednosť leteckého dopravcu na lety, ktoré prevádzkuje ako prevádzkujúci letecký dopravca.
- (20) Nariadením (ES) č. 2111/2005 sa ukladá povinnosť informovať cestujúceho o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu a smernicou 93/13/ES sa ukladajú povinnosti poskytovať informácie o podmienkach. Cestujúci by nemali byť len správne informovaní o svojich právach v prípadoch narušenia letu, ale mali by byť náležite informovaní aj o samotných dôvodoch narušenia hneď, ako sú informácie k dispozícii. Tieto informácie by sa mali poskytnúť aj vtedy, keď cestujúci získal letenku cez sprostredkovateľa so sídlom v Únii. Takéto informácie by mal poskytovať aspoň letecký dopravca alebo sprostredkovateľ v prístupnom formáte a vo vhodných prípadoch prostredníctvom tzv. vtláčovaných notifikácií z mobilných aplikácií alebo iných digitálnych prostriedkov.
- (20a) V snahe zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich by vnútroštátne orgány presadzovania mali monitorovať presadzovanie nariadenia a rozhodnúť o vhodných sankciách s cieľom motivovať na dodržiavanie tohto nariadenia.
- (21) S cieľom zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich by členské štáty mali spotrebiteľom umožniť prístup k mechanizmom mimosúdneho riešenia sporov po tom, ako títo spotrebiteľia neúspešne predložili sťažnosť alebo žiadosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi. Týmito mechanizmami by nemalo byť dotknuté právo členských štátov určiť, či by účasť leteckých dopravcov alebo sprostredkovateľov mala byť povinná.

- (21a) Ak sa cestujúci po narušení rozhodnú pre náhradu, náhrada by im mala byť vyplatená automaticky, a to včas a bez vyplnenia osobitnej žiadosti.
- (22) Cestujúci by mali byť náležite informovaní o príslušných postupoch predkladania žiadostí o náhradu a podávania sťažností leteckým dopravcom a včas by mali dostať odpoveď. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti na letisku, lehoty na odpoveď by sa mohli predĺžiť. Cestujúci by takisto mali mať možnosť predložiť po sťažnostiach alebo žiadostiach individuálne spory prostredníctvom mimosúdnych opatrení. Keďže však právo na účinný prostriedok nápravy pred súdom je základným právom uznaným v článku 47 Charty základných práv Európskej únie, nemali by uvedené opatrenia zamedziť ani zabrániť cestujúcim prístup k súdom.
- (22a) Aby cestujúci a spotrebitelia mohli uplatňovať svoje práva týkajúce sa žiadostí, sťažností a individuálnych sporov, mali by mať možnosť podať žiadosť priamo a osobne leteckým dopravcom, sprostredkovateľom alebo príslušným orgánom podľa tohto nariadenia jasným a prístupným spôsobom.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) So zreteľom na Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím by leteckí dopravcovia mali osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v zmysle vymedzenia v nariadení č. 1107/2006 bezplatne ponúknuť možnosť podať osobitné vyhlásenie o záujmoch, ktoré im podľa Montrealského dohovoru umožňuje žiadať o úplnú náhradu škody, aby sa zabezpečilo, že poškodenie, zničenie alebo strata mobilných pomôcok alebo zranenie alebo smrť asistenčných psov s osvedčením sa im nahradia v plnej výške.

- (27a) Osoba so zdravotným postihnutím alebo osoba so zníženou pohyblivosťou by mala mať v prípade straty, zničenia alebo poškodenia zapísanej mobilnej pomôcky nárok okamžite dostať od leteckých dopravcov jej potrebnú dočasnú náhradu. Keďže asistenčné psy s osvedčením nie je možné ľahko nahradiť, mali by sa poskytnúť iné dočasné riešenia, ktoré by nahradili ich stratu, smrť alebo zranenie.
- (28) Cestujúci niekedy nemajú jasno v tom, akú batožinu si môžu vziať so sebou do lietadla z hľadiska rozmerov, hmotnosti alebo počtu kusov batožiny. Aby sa zabezpečila úplná informovanosť cestujúcich o povolenej nezapísanej aj zapísanej batožine zahrnutej do ich letenky, leteckí dopravcovia by mali tieto informácie jasne uviesť počas rezervácie a na letisku. S cieľom zabezpečiť cestujúcim dostatočné osobné pohodlie počas cesty, a ako uznal Súdny dvor vo veci C-487/12 (Vueling), cestujúci by mali mať možnosť vziať si bezplatne do kabíny osobné veci, ktoré predstavujú nevyhnutný aspekt ich prepravy, za predpokladu, že tieto veci spĺňajú príslušné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a primerané požiadavky z hľadiska hmotnosti a rozmerov. Za osobné veci, ktoré predstavujú nevyhnutné aspekty prepravy cestujúcich, sa považujú predmety, ktoré sú nevyhnutné počas trvania cesty a môžu zahŕňať cestovné pasy a iné cestovné doklady, základné lieky, osobné zariadenia a materiály na čítanie, ako aj potraviny a nápoje zodpovedajúce dĺžke letu.
- (28a) Cestujúci by mali byť pri rezervácii informovaní v jasnom a prístupnom formáte o maximálnych rozmeroch a hmotnosti batožiny, ktorú si môžu priniesť do kabíny. Bez toho, aby bola dotknutá zásada slobody stanovovania cien, by leteckí dopravcovia mali stanoviť rozumnú politiku, pokiaľ ide o rozmery príručnej batožiny, ktorá umožní cestujúcim vziať si príručnú batožinu do kabíny za predpokladu, že spĺňa príslušné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Vzhľadom na rôznorodosť politík leteckých dopravcov je vhodné, aby sa pri preskúmaní nariadenia (ES) č. 1008/2008 posúdila uskutočniteľnosť stanovenia jednotných minimálnych pravidiel týkajúcich sa príručnej batožiny.

- (29) Hudobné nástroje môžu mať obrovskú peňažnú, umeleckú a historickú hodnotu. Hudobné nástroje sú okrem toho nástroje, ktorými hudobníci vykonávajú svoju profesiu, s ktorými robia pravidelné skúšky a vystúpenia a ktoré nemožno ľahko nahradiť. Cestujúci by preto mali byť oprávnení priniesť si do kabíny hudobné nástroje na vlastnú zodpovednosť za predpokladu, že sa dodržia predpisy týkajúce sa kapacity, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany a pravidiel leteckého dopravcu týkajúce sa maximálneho povoleného množstva batožiny. Ak sú splnené požiadavky na kapacitu, bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu, letecký dopravca by sa mal usilovať umožniť cestujúcim prepravovať hudobné nástroje na ďalších sedadlách za predpokladu, že sa zaplatilo zodpovedajúce cestovné. Ak to nie je možné, hudobné nástroje by sa mali podľa možnosti prepravovať vhodným spôsobom v nákladnom priestore lietadla. Nariadenie (ES) č. 2027/97 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (30) [...]
- (31) Vzhľadom na krátke lehoty na podávanie sťažností týkajúcich sa práv a povinností, na ktoré sa vzťahuje nariadenie č. 2027/97, by leteckí dopravcovia mali cestujúcim umožniť podávať sťažnosť prostredníctvom formulára, ktorý poskytnú v prístupnom formáte, pokiaľ ide o cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo osoby, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje, aspoň vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach. Tento formulár by mal cestujúcemu umožniť okamžite podať sťažnosť ohľadom poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny.
- (32) Článok 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2027/97 zastaral, keďže otázky poistenia teraz upravuje nariadenie (ES) č. 785/2004. Mal by sa preto vypustiť.
- (33) V záujme zohľadňovania hospodárskeho vývoja je potrebné, aby leteckí dopravcovia pravidelne menili peňažné limity uvedené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2027/97 v súlade s revíziou, ktorú Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) vykonáva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

- (33a) V Draghiho správe sa kladie dôraz na kľúčovú úlohu dopravy z hľadiska konkurencieschopnosti Únie a na riziko odklonu podnikateľských aktivít z dopravných uzlov v Únii do dopravných uzlov v susedstve Únie vyplývajúce z asymetrických predpisov. Nariadenie č. 261/2004 sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva, len ak je prevádzkujúci letecký dopravca dotknutého letu leteckým dopravcom Únie. Komisia by do troch rokov od začatia uplatňovania tohto nariadenia mala posúdiť, či je možné vykonať revíziu rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a ďalej tak zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich a posilniť rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov Únie a tretích krajín.
- (33b) Mechanizmus ochrany cestujúcich v prípade platobnej neschopnosti leteckého dopravcu by sa mal posúdiť v kontexte revízie nariadenia (ES) č. 1008/2008.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to ochrana práv cestujúcich v leteckej doprave spravodlivým a vyváženým spôsobom so zreteľom na konkurencieschopnosť odvetvia letectva Únie a potrebu zachovať pre cestujúcich prepojenosť v dlhodobom horizonte, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o EÚ. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie č. 261/2004 sa mení takto:

„0. Článok 1 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„Týmto nariadením sa za podmienok, ktoré sú v ňom špecifikované, ustanovujú minimálne práva cestujúcich v leteckej doprave v týchto situáciách:

- a) bol im odmietnutý nástup do lietadla;
- b) ich let bol zrušený, má meškanie alebo bol preplánovaný na iný čas;
- c) zmeškali prípojný let;
- d) ich trieda sa zvýšila alebo znížila.“;

aa) odseky 2 a 3 sa vypúšťajú.

„1. Článok 2 sa mení takto:

-a) vymedzenie pojmu v písmene b) sa nahrádza takto:

„prevádzkujúci letecký dopravca“ znamená leteckého dopravcu, ktorý uskutočňuje alebo plánuje uskutočniť let na základe zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim alebo v mene inej právnickej osoby alebo fyzickej osoby, ktorá uzavrela zmluvu s týmto cestujúcim. Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý na vykonávanie svojich letov používa lietadlo iného leteckého dopravcu s posádkou alebo bez posádky tohto iného dopravcu, sa na účely tohto nariadenia považuje za prevádzkujúceho leteckého dopravcu;“

a) vymedzenie pojmu v písmene c) sa nahrádza takto:

„letecký dopravca Únie“⁷ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve⁸;“

⁷ Zosúladenie v celom texte bude súčasťou revízie právnikmi lingvistami.

⁸ Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

- b) vymedzenie pojmu v písmene d) sa nahrádza takto:
- „organizátor“⁷ znamená osobu v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 8 smernice (EÚ) 2015/2302⁹;
- ba) vymedzenie pojmu v písmene e) sa nahrádza takto:
- „balík služieb“ znamená kombináciu cestovných služieb v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice (EÚ) 2015/2302;
- bb) vymedzenie pojmu v písmene f) sa nahrádza takto:
- „letenka“ znamená platný dôkaz o zmluve o leteckej preprave bez ohľadu na jeho formu;
- bc) vymedzenie pojmu v písmene g) sa vypúšťa;
- bd) vymedzenie pojmu v písmene h) sa nahrádza takto:
- „konečné miesto určenia“ znamená miesto určenia letu alebo posledného prípojného letu v rámci cesty;
- c) vymedzenie pojmu v písmene i) sa nahrádza takto:
- „osoba so zdravotným postihnutím“ a „osoba so zníženou pohyblivosťou“⁷ znamená každú osobu, ktorá má akékoľvek trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v spojení s rôznymi prekážkami môže obmedziť jej plnohodnotné a efektívne využívanie dopravy za rovnakých podmienok, ako majú ostatní cestujúci, alebo ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená v dôsledku veku;
- ca) vymedzenie pojmu v písmene j) sa nahrádza takto:
- „odmietnutie nástupu do lietadla“ znamená odmietnutie prepravy cestujúcich, hoci sa dostavili na nástup podľa podmienok stanovených v článku 4 ods. 0, alebo keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie ich nástupu do lietadla, ako sú dôvody týkajúce sa zdravia, bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany alebo nenáležité cestovné doklady;
- cb) vymedzenie pojmu v písmene k) sa nahrádza takto:

⁹ Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1.

„dobrovoľník“ znamená cestujúceho, ktorý sa dostavil na nástup do lietadla podľa podmienok stanovených v článku 4 ods. 0 a kladne reagoval na výzvu leteckého dopravcu adresovanú cestujúcim, ktorí sú pripravení nenásťpiť na svoj let za protislužbu;“

d) vymedzenie pojmu v písmene l) sa nahrádza takto:

„zrušenie“ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný a na ktorý bola vydaná zmluva o leteckej preprave. Let, v prípade ktorého lietadlo vzlietlo, ale bolo z nejakého dôvodu presmerované na iné letisko, ako je letisko priletu uvedené na letenke, alebo bolo presmerované späť na letisko odletu a nemohlo pokračovať na letisko priletu uvedené na letenke, sa považuje za zrušený, pokiaľ skutočné letisko priletu a letisko priletu uvedené na letenke neslúžia tomu istému mestu, veľkomestu alebo regiónu a letecký dopravca nezabezpečil cestujúcemu prepravu na letisko priletu uvedené na letenke. Za zrušenie sa považuje aj prípad, keď bola cestujúcemu vydaná letenka na let, pričom čas odletu uvedený na letenke cestujúceho bol preložený na skorší čas o viac ako jednu hodinu, pokiaľ nedošlo k zmene času odbavenia a nástupu do lietadla alebo cestujúci nenástupil na takýto let s preplánovaným časom odletu;“

e) dopĺňajú sa tieto vymedzenia pojmov:

„aa) „tretia krajina“ znamená akúkoľvek krajinu alebo časť územia členského štátu, na ktoré sa nevzťahujú zmluvy;

ab) „meškanie pri odlete“ znamená rozdiel medzi časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom odletu;

ac) „meškanie pri prilete“ znamená rozdiel medzi časom priletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom priletu;

ad) „trieda prepravy“ znamená časť kabíny lietadla určená pre cestujúcich, ktorá sa vyznačuje rozdielnymi sedadlami, rozdielnou konfiguráciou sedadiel alebo akýmkoľvek iným rozdielom v úrovni služby poskytovanej cestujúcim v porovnaní s ostatnými časťami kabíny;

ga) „zmluva o leteckej preprave“ znamená zmluvu o preprave uzavretú medzi leteckým dopravcom alebo jeho oprávneným zástupcom a cestujúcim na účely poskytnutia jedného alebo viacerých letov;

m) „mimoriadne okolnosti“ znamenajú okolnosti, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa spod jeho účinnej kontroly. Na účely tohto nariadenia sa v prílohe uvádzajú neúplné zoznamy mimoriadnych okolností a okolností, ktoré sa nepovažujú za mimoriadne;

- n) „let“ znamená operáciu leteckej dopravy uskutočnenú jedným lietadlom medzi dvomi letiskami, ktoré sú identifikované na letenke, a to podľa vopred určeného plánu cesty, letového poriadku a s jedným identifikačným číslom; medzipristátia z výlučne technických a prevádzkových dôvodov sa nezohľadňujú;
- o) „prípojný let“ znamená let, ktorý má v rámci jednej zmluvy o leteckej preprave umožniť cestujúcemu docestovať do miesta transferu, v ktorom nastúpi na iný let, alebo ak je to v danom kontexte vhodné, znamená ten iný let, ktorý odlieta z miesta transferu;
- oa) „medzipristátie“ znamená úmyselné prerušenie cesty na základe zmluvy o leteckej preprave na čas, ktorý presahuje čas potrebný na priamy tranzit, alebo pri zmene letov na čas, ktorý zvyčajne trvá až do času odletu nasledujúceho prípojného letu a ktorý výnimočne zahŕňa prenocovanie;
- p) „cesta“ znamená let alebo prípojný lety, ktorými sa cestujúci prepravuje z počiatočného miesta odletu do svojho konečného miesta určenia v rámci jednej zmluvy o leteckej preprave. Cesty tam a späť sa považujú za samostatné cesty;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) „čas odletu“ znamená čas, keď lietadlo opustí odletové stojisko odtlačením alebo vlastným pohonom (čas začatia rolovania);
- v) „čas príletu“ znamená čas zapnutia parkovacích brzd lietadla na príletovom stojisku (čas umiestnenia klinov);
- w) „zdržanie na odbavovacej ploche“ znamená čas dlhší než 30 minút, počas ktorého zostáva lietadlo pri odlete na zemi od momentu zatvorenia dverí lietadla do momentu jeho vzletu, alebo čas dlhší než 30 minút od momentu, keď sa lietadlo pri prílete dotkne zeme, do momentu otvorenia dverí;
- x) „noc“ znamená čas od polnoci do 6.00 hod.;
- y) [...]
- ya) „dieťa“ znamená osobu, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu v rámci zmluvy o leteckej preprave menej ako 14 rokov;
- yb) „malé dieťa“ znamená osobu, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu v rámci zmluvy o leteckej preprave menej ako dva roky;

- zb) „trvanlivý nosič“ znamená akýkoľvek nástroj, ktorý umožňuje cestujúcemu uložiť informácie spôsobom, ktorý k nim umožňuje prístup pre budúce využitie počas obdobia zodpovedajúceho účelu týchto informácií a ktorý umožňuje nezmenenú reprodukciu uložených informácií;
- zc) „prístupný formát“ znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám, ktorý takejto osobe tiež umožňuje rovnako reálny a pohodlný prístup, aký má osoba bez akejkoľvek poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi, ako je príloha I k smernici (EÚ) 2019/882;
- zd) „narušenie“ znamená odmietnutie nástupu do lietadla v zmysle vymedzenia v písmene j), zrušenie v zmysle vymedzenia v písmene l), zdržanie na odbavovacej ploche v zmysle vymedzenia v písmene w), meškanie pri odlete v zmysle vymedzenia v písmene ab) alebo meškanie pri prilete v zmysle vymedzenia v písmene ac);
- ze) „počiatočné miesto odletu“ znamená miesto odletu daného letu alebo prvého prípojného letu v rámci cesty.
- zf) „cesta na krátku vzdialenosť“ znamená cestu tam, ako aj cestu späť v rámci jednej zmluvy o leteckej preprave, pričom rozdiel medzi časmi odletu uvedenými na letenkách cestujúceho na prvých letoch každej z ciest je menší ako 24 hodín.“

„2. Článok 3 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Odsek 1 sa uplatňuje pod podmienkou, že cestujúci:

a) majú letenku na príslušný let

alebo

b) boli leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom prepísaní z letu, na ktorý mali letenku, na iný let, bez ohľadu na dôvod.“;

aa) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo ani nepriamo dostupné pre verejnosť’.

Avšak uplatňuje sa na cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom v rámci vernostného programu alebo iného obchodného programu.“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 3 písm. d), sa toto nariadenie vzťahuje len na cestujúcich prepravovaných motorovým lietadlom s pevnými krídlami.“;

ba) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Pokiaľ nie je stanovené inak, za plnenie povinností podľa tohto nariadenia je zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca.“;

c) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12 tohto nariadenia, sa toto nariadenie vzťahuje aj na cestujúcich prepravovaných na základe zmlúv o balíku cestovných služieb, pokiaľ zmluva o balíku cestovných služieb nie je ukončená alebo jej plnenie nie je narušené z iných dôvodov, než je narušenie letu.“;

d) dopĺňa sa tento odsek:

„7. Článok 7 tohto nariadenia o náhrade sa neuplatňuje, ak k narušeniu dôjde na prípojnóm lete s odletom z letiska v Grónsku a s príletom na letisko v Grónsku.“;

e) dopĺňa sa tento odsek:

„8. Týmto nariadením nie je dotknutá právna pozícia Španielskeho kráľovstva, pokiaľ ide o územie Gibraltáru, ako aj šiju a letisko postavené na nej.

Bude sa uplatňovať na gibraltárske letisko, keď Španielske kráľovstvo bude môcť po vyriešení svojho sporu so Spojeným kráľovstvom vykonávať účinnú kontrolu nad uvedeným letiskom a zabezpečiť na tomto letisku uplatňovanie pravidiel stanovených v tomto nariadení. Španielske kráľovstvo oznámi Komisii splnenie týchto podmienok a Komisia toto oznámenie uverejní v úradnom vestníku. Toto nariadenie sa uplatňuje na uvedené letisko od [prvého dňa mesiaca nasledujúceho po] dni tohto uverejnenia.“

„3. Článok 4 sa mení takto:

-a) dopĺňa sa odsek 0:

„0. Tento článok sa vzťahuje na cestujúcich, ktorí sa dostavia na nástup do lietadla pri odletovom východe po odbavení online alebo odbavení na letisku, ako je stanovené a v čase, ktorý prevádzkujúci letecký dopravca alebo sprostredkovateľ vopred a písomne (a to aj elektronickými prostriedkami) uviedol, alebo ak čas nástupu do lietadla nie je uvedený, najneskôr 45 minút pred časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Tento článok sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí sa nedostavia na nástup do lietadla, keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli.“;

-aa) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že odmietne nástup do lietadla, bezodkladne o tom informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o presmerovanie a náhradu podľa článku 8 a pomoc podľa článku 9.

Prevádzkujúci letecký dopravca vyzve dobrovoľníkov, ktorí sú pripravení nenásť na svoj let za protislužbu za podmienok dohodnutých medzi dobrovoľníkom a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Takáto dohoda s dobrovoľníkom o protislužbe nahrádza právo cestujúceho na náhradu podľa článku 7 ods. 1 len vtedy, ak ju dobrovoľník výslovne schváli prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči. Ak takéto schválenie chýba, prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla poskytne dobrovoľníkovi náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1.“;

-ab) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak nie je počet dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup na let zostávajúcim cestujúcim s letenkou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli s výnimkou cestujúcich uvedených v článku 11.“;

a) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bezodkladne spresní dotknutým cestujúcim informácie o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16ac.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim jasným spôsobom výber medzi náhradou a presmerovaním v súlade s článkom 8. Odchyľne od článku 8 ods. 1 písm. a), ak majú dotknutí cestujúci nárok na náhradu, táto náhrada sa poskytne bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9. Odchyľne od článku 9 ods. 1 prvej zarážky sa občerstvenie poskytuje okamžite.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý cestujúcim odmietol nástup do lietadla proti ich vôli, poskytne dotknutým cestujúcim náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla.“;

b) dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Odseky 2 a 3 sa uplatňujú aj na spätočné lety, pri ktorých je cestujúcemu odmietnutý nástup do lietadla z dôvodu, že cestujúci nenastúpil na predchádzajúci let v rámci tej istej zmluvy o leteckej preprave.

„5. Ak cestujúci alebo sprostredkovateľ žiada o opravu chyby v mene alebo priezvisku jedného alebo viacerých cestujúcich alebo v prípade administratívnej zmeny týchto mien alebo priezvisk, letecký dopravca ho do 48 hodín pred odletom aspoň raz opraví alebo zmení bez toho, aby cestujúcemu alebo sprostredkovateľovi účtoval akýkoľvek dodatočný poplatok.“

„4. Článok 5 sa mení takto:

-a) dopĺňa sa odsek 0:

„0. V prípade zrušenia letu prevádzkujúci letecký dopravca zrušeného letu bezodkladne informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o presmerovanie a náhradu podľa článku 8 a pomoc podľa článku 9, a tiež im poskytne informácie o postupe pri žiadosti o náhradu podľa článku 7 a o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16ac.

Prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu oznámi dotknutým cestujúcim dôvody zrušenia. Cestujúci majú právo dostať na požiadanie dôvody zrušenia písomne. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne tieto informácie jasným spôsobom do siedmich kalendárnych dní od predloženia žiadosti.“;

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Prevádzkujúci letecký dopravca zrušeného letu bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim jasným spôsobom výber medzi náhradou a presmerovaním v súlade s článkom 8.“;

ab) vkladajú sa odseky 1a a 1b:

„1a. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

1b. Cestujúci majú právo získať na požiadanie od prevádzkujúceho leteckého dopravcu zrušeného letu náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú náhradu v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty vymedzené v článku 7 ods. 1a po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b).“;

ac) odsek 2 sa vypúšťa;

b) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu vyhnúť, ani keby prevádzkujúci letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na takéto mimoriadne okolnosti sa možno odvolávať len v rozsahu, v akom ovplyvňujú dotknutý let alebo aspoň jeden z troch predchádzajúcich letov, ktoré malo podľa plánu vykonať v naslednom poradí to isté lietadlo, a za predpokladu, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a zrušením letu. Dôkazné bremeno týkajúce sa existencie tejto priamej príčinnej súvislosti nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

„4. Právo na pomoc podľa odseku 1a a náhradu podľa odseku 1b sa neuplatňuje, ak boli cestujúci o zrušení informovaní najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Dôkazné bremeno súvisiace s tým, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.“;

c) [...]

„5. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Meškanie

„0. Ak prevádzkujúci letecký dopravca očakáva meškanie letu, dotknutých cestujúcich o tom informuje bezodkladne a najneskôr v čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho. Cestujúci v rámci možností dostávajú pravidelné aktualizácie situácie v reálnom čase. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o pomoc podľa článku 9, poskytne im informácie o postupe pri žiadosti o náhradu podľa článku 7 a o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16ac.

Prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu oznámi dotknutým cestujúcim dôvody meškania. Cestujúci majú právo dostať na požiadanie dôvody meškania pri prilete písomne. Prevádzkujúci letecký dopravca omeškaného letu poskytne tieto informácie jasným spôsobom do siedmich kalendárnych dní od predloženia žiadosti.

„1. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

1a. Ak sa čas čakania predĺži minimálne o prahové hodnoty vymedzené v článku 7 ods. 1a od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho, prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu na výber presmerovanie a náhradu v súlade s článkom 8.

„2. Cestujúci majú na požiadanie právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty vymedzené v článku 7 ods. 1a.

Cestujúci majú právo získať na požiadanie od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú náhradu v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty vymedzené v článku 7 ods. 1a po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b).“

„3. [...]

3a. Tento článok sa uplatňuje aj vtedy, ak letecký dopravca presunul čas odletu uvedený na letenke cestujúceho na neskôr.

Právo na pomoc podľa odseku 1 a náhradu podľa odseku 2 sa neuplatňuje, ak bol cestujúci o takejto zmene informovaný najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Dôkazné bremeno súvisiace s tým, či a kedy bol cestujúci informovaný o zmene času, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

„4. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že meškanie pri prilete bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu vyhnúť, ani keby prevádzkujúci letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na takéto mimoriadne okolnosti sa možno odvolávať len v rozsahu, v akom ovplyvňujú dotknutý let alebo aspoň jeden z troch predchádzajúcich letov, ktoré malo podľa plánu vykonať v následnom poradí to isté lietadlo, a za predpokladu, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a meškaním pri odlete následného letu. Dôkazné bremeno týkajúce sa existencie tejto priamej príčinnej súvislosti nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

„5. [...]"

„6. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6-2a

Zdržanie na odbavovacej ploche

„0. V prípade zdržania na odbavovacej ploche prevádzkujúci letecký dopravca poskytuje cestujúcim v rámci možností pravidelné aktualizácie v reálnom čase.

„1. S výhradou obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany zabezpečí prevádzkujúci letecký dopravca v prípade zdržania na odbavovacej ploche náležité vykurovanie alebo chladenie v kabíne pre cestujúcich, poskytne bezplatne prístup k hygienickým zariadeniam na palube a zabezpečí, aby osobám uvedeným v článku 11 bola venovaná potrebná pozornosť. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne bezplatne prístup k pitnej vode na palube, pokiaľ to nepredĺži zdržanie na odbavovacej ploche alebo to nie je v rozpore s požiadavkami v oblasti bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany letectva.

„2. Ak zdržanie na odbavovacej ploche dosiahne trojhodinové maximum a ide o letisko na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva, lietadlo sa presunie k odletovému východu alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie z neho a cestujúcim sa umožní vystúpiť. Zdržanie na odbavovacej ploche sa môže predĺžiť nad rámec uvedenej lehoty, len ak existujú dôvody v oblasti bezpečnosti, príst'ahovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany, pre ktoré lietadlo nemôže opustiť svoju pozíciu na odbavovacej ploche.

„3. Cestujúci, ktorí vystúpili v súlade s odsekom 2, majú nárok na práva stanovené v článku 6 a článku 11, pričom sa zohľadní zdržanie na odbavovacej ploche a čas odletu uvedený na letenke cestujúceho.

Článok 6a

Zmeškaný prípojný let počas ciest uskutočnených na základe jednej zmluvy o leteckej preprave

„1. Ak cestujúci v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu zmešká prípojný let v rámci cesty, prevádzkujúci letecký dopravca predchádzajúceho narušeného letu je zodpovedný za to, aby bolo cestujúcemu poskytnuté presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b) a pomoc v súlade s článkom 9.

1a. Ak prevádzkujúci letecký dopravca nemôže cestujúceho presmerovať do uplynutia prahových hodnôt stanovených v článku 7 ods. 1a od času odletu, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho platnej na zmeškaný prípojný let, prevádzkujúci letecký dopravca

ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu a jasným spôsobom na výber náhradu alebo presmerovanie v súlade s článkom 8.

„2. Cestujúci majú na požiadanie aj právo dostať náhradu od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje narušený let, v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak cestujúci docestuje do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty vymedzené v článku 7 ods. 1a.

Cestujúci majú právo získať od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje narušený let, na požiadanie náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú náhradu v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty vymedzené v článku 7 ods. 1a po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b).

2a. Ak cestujúci plánuje a uskutoční medzipristátie, letisko, na ktorom sa uskutočňuje medzipristátie, sa považuje za konečné miesto určenia cestujúceho.

„3. [...]

„4. [...]“

„7. Článok 7 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. V prípade narušenia sa za podmienok vymedzených v článkoch 4, 5, 6 alebo 6a a v tomto článku uplatňujú tieto sumy náhrad:

- a) 250 EUR v prípade ciest tam na krátku vzdialenosť;
- b) 300 EUR v prípade ciest na vzdialenosť 3 500 km alebo menej a všetkých ciest v rámci Únie, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a);
- c) 500 EUR v prípade ciest nad 3 500 km.

Odchyľne od predchádzajúceho pododseku sa v prípade ciest medzi najvzdialenejšími regiónmi a iným územím členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, výška náhrady určí na základe skutočnej vzdialenosti ciest.“

aa) dopĺňa sa odsek 1a:

„1a. V prípade meškania pri prílete po presmerovaní v dôsledku zrušenia podľa článku 5, meškania pri prílete podľa článku 6 alebo meškania pri prílete po zmeškanom prípojnóm lete podľa článku 6a vzniká právo na náhradu v prípade meškania pri prílete, ktorého dĺžka presahuje:

- a) tri hodiny v prípade ciest tam na krátku vzdialenosť;
- b) štyri hodiny v prípade ciest na vzdialenosť 3 500 km alebo menej a všetkých ciest v rámci Únie, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a);
- c) šesť hodín v prípade ciest nad 3 500 km.“;

ab) dopĺňa sa odsek 1b:

„1b. Pri určovaní vzdialeností na účely tohto nariadenia je základom vzdialenosť medzi počiatočným miestom odletu a konečným miestom určenia. V prípade prípojného letu sa berie do úvahy len počiatočné miesto odletu a letisko konečného miesta určenia. Uvedené vzdialenosti sa merajú metódou ortodromickej dráhy.“

b) odseky 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„2. Ak sa cestujúci rozhodol cestovať ďalej podľa článku 8 ods. 1 písm. b) a pri presmerovaní nastane ďalšie narušenie, cestujúcemu vzniká počas jeho cestovania do konečného miesta určenia právo na náhradu iba raz.

2a. Žiadosti o náhradu podľa tohto článku podáva cestujúci do šiestich mesiacov od skutočného dátumu odletu, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho.

Do 14 kalendárnych dní od podania uvedenej žiadosti buď prevádzkujúci letecký dopravca vyplatí náhradu, alebo poskytne cestujúcemu odôvodnenie nevyplatenia náhrady, ktoré v príslušných prípadoch obsahuje aj jasné a podložené vysvetlenie mimoriadnych okolností podľa článku 5 ods. 3 alebo článku 6 ods. 4. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.

Ak prevádzkujúci letecký dopravca požadovanú náhradu nevyplatí, cestujúci môže predložiť sťažnosť v súlade článkom 16ac.

„3. Náhrada sa vypláca v hotovosti alebo inými prostriedkami, ak s tým cestujúci súhlasí prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči.

„4. [...]

„5. [...]“

ba) odsek 4 sa vypúšťa.

„8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Právo na náhradu alebo presmerovanie

„1. V prípade narušenia sa cestujúcemu bezplatne za podmienok vymedzených v článkoch 4, 5, 6 alebo 6a a v tomto článku ponúknu na výber tieto možnosti:

- a) automatická úhrada úplných nákladov na letenky vzťahujúcich sa na neuskutočnenú časť alebo časti cesty a na časť alebo časti cesty, ktoré sa už uskutočnili, ak tento let už neslúži svojmu účelu v súvislosti s pôvodnými cestovnými plánmi cestujúceho, spolu s prípadným spätným letom do počiatočného miesta odletu pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo skoršie, ak s tým cestujúci súhlasí, vyplatená do 14 kalendárnych dní odo dňa odletu narušeného letu uvedeného na letenke cestujúceho, a to v hotovosti alebo inými prostriedkami, ak s tým cestujúci súhlasí prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči; keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.
- b) pokračovanie cesty cestujúceho prostredníctvom jeho presmerovania do konečného miesta určenia pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo skoršie, ak s tým cestujúci súhlasí; alebo
- c) presmerovanie do jeho konečného miesta určenia v neskoršom termíne podľa želania cestujúceho a pod podmienkou voľných miest.

„2. [...]“

„3. Na to, aby cestujúci mohol docestovať do svojho miesta určenia pri najbližšej príležitosti podľa odseku 1, ponúkne prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcemu pod podmienkou voľných miest a za predpokladu, že ide o podmienky, ktoré sú porovnateľné s prepravnými podmienkami stanovenými v zmluve o leteckej preprave,

aspoň jednu z nasledujúcich alternatívnych možností na zváženie a odsúhlasenie prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči:

- a) let alebo prípojný lety, ktoré sa uskutočňujú na tej istej trase, ako je stanovené v zmluve o leteckej preprave;
- b) iné smerovanie trasy, a to aj na alternatívne letiská v porovnaní s letiskami uvedenými v zmluve o leteckej preprave alebo z týchto letísk. V takom prípade prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady na prepravu cestujúceho na alternatívne letiská v porovnaní s letiskami uvedenými v zmluve o leteckej preprave alebo z týchto letísk;
- c) využitie služieb, ktoré prevádzkuje iný letecký dopravca, alebo
- d) ak je to vhodné vzhľadom na prekonávanú vzdialenosť, použitie iného druhu dopravy.

„4. [...]

„5. Ak cestujúci informoval prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí pokračovať v ceste v súlade s odsekom 1 písm. b) a odsekom 7 a ak mu prevádzkujúci letecký dopravca neponúkol presmerovanie do troch hodín, cestujúci si môže v súlade s odsekom 3 presmerovanie zabezpečiť sám.

V prípade zrušenia sa prvý pododsek uplatňuje od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho.

Cestujúci pritom obmedzí výdavky v rozsahu, v akom sú potrebné, opodstatnené a primerané. Prevádzkujúci letecký dopravca do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti uhradí výdavky nepresahujúce 400 % úplných nákladov na letenku alebo letenky, ktoré vznikli cestujúcemu. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.

„6. [...]

„7. Cestujúci si môže vybrať medzi úhradou podľa článku 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovaním v neskoršom termíne podľa článku 8 ods. 1 písm. c), a to do chvíle, keď cestujúci prijme presmerovanie pri najbližšej príležitosti, ktoré ponúkol prevádzkujúci letecký dopravca v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b), alebo do chvíle, keď sa cestujúci rozhodne, že si presmerovanie zabezpečí sám podľa článku 8 ods. 5.

Cestujúci informuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom výbere.“

„9. Článok 9 sa mení takto:

-a) názov článku sa nahrádza takto:

„Článok 9

Právo na pomoc“

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. V prípade narušenia a za podmienok vymedzených v článkoch 4, 5, 6, 6a, a 6-2a a v tomto článku a ak sa čas čakania cestujúcich na let alebo náhradnú prepravu predĺži najmenej o dve hodiny, bezplatne sa im ponúkne:

- a) občerstvenie každé dve hodiny počas čakania;
- b) jedlo po troch hodinách a potom každých 5 hodín počas čakania, pričom sa poskytujú maximálne tri jedlá denne;
- c) dva telefonické hovory, textové správy a prístup na internet.

Prevádzkujúci letecký dopravca môže pomoc poskytovanú podľa predchádzajúceho pododseku obmedziť alebo odmietnuť, ak by jej realizácia spôsobila ďalšie meškanie cestujúcich.“;

aa) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Okrem toho, ak vznikne počas čakania na let alebo náhradnú prepravu potreba raz alebo viackrát prenocovať, cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

- a) ubytovanie v hoteli;
- b) preprava z letiska na miesto ubytovania a späť.“;

ab) dopĺňajú sa odseky 2a, 2b a 2c:

„2a. Prevádzkujúci letecký dopravca môže svoje povinnosti podľa odseku 1 písm. a) a b) a odseku 2 splniť prostredníctvom poukážok. Poukážky poskytnuté v súlade s odsekom 1 musí byť možné použiť vo všetkých obchodoch poskytujúcich stravu a občerstvenie

na letisku, na ktorom dotknutí cestujúci uviazli, na palube ich letu a prípadne v ubytovaní uvedenom v odseku 2 písm. a).

2b. Ak si prevádzkujúci letecký dopravca neplní svoje povinnosti podľa odsekov 1, 2 a 2a, dotknutí cestujúci môžu prijať vlastné opatrenia v rozsahu, v akom sú ich príslušné výdavky potrebné, opodstatnené a primerané dĺžke čakania a nákladom na občerstvenie a stravu v mieste letiska, na ktorom cestujúci uviazli. Letecký dopravca, ktorý prevádzkuje narušený let, do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti o náhradu uhradí výdavky, ktoré vznikli cestujúcim. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.

2c. Na všetkých letiskách Únie zavedú riadiace orgány letísk opatrenia, ktorými zabezpečia, aby bez ohľadu na dennú dobu, let a terminál bola bezplatne k dispozícii pitná voda a nabíjacie stanice pre elektronické zariadenia.“;

ac) odsek 3 sa vypúšťa;

b) dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Ak bolo narušenie spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a narušeniu by nebolo možné zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia, môže letecký dopravca obmedziť poskytnuté ubytovanie podľa odseku 2 písm. a) na maximálne tri noci.

„5. [...]

„6. Ak si cestujúci nachádzajúci sa v počiatočnom mieste odletu vyberie úhradu podľa článku 8 ods. 1 písm. a), alebo ak si vyberie presmerovanie v neskoršom termíne podľa článku 8 ods. 1 písm. c), nemá v súvislosti s príslušným letom už žiadne ďalšie práva, pokiaľ ide o pomoc podľa článku 9 ods. 1 a 2.“

„10. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Zvýšenie a zníženie triedy

„1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do vyššej triedy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, nemôže požadovať akúkoľvek dodatočnú platbu.

„2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do nižšej triedy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, poskytne do 14 kalendárnych dní od zníženia triedy a prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3 cestujúcemu náhradu, o ktorú cestujúci nemusí žiadať a ktorá je prinajmenšom rovnocenná týmto sumám:

a) 40 % ceny letenky v prípade letov na vzdialenosť najviac 3 500 km, alebo

b) 75 % ceny letenky v prípade letov na vzdialenosť nad 3 500 km.

„3. Ak nie je cena letu uvedená na letenke, náhrada uvedená v odseku 2 sa vypočíta v pomere vzdialenosti dotknutého letu k celkovej vzdialenosti, na ktorú sa vzťahuje zmluva o leteckej preprave, vypočítanej podľa článku 7 ods. 1b.

„4. Cena letu nezahŕňa dane a poplatky uvedené na letenke, pokiaľ povinnosť uhradiť uvedené dane a poplatky ani ich výška nezávisia od triedy, do ktorej bola daná letenka zakúpená.

„5. Tento článok sa nevzťahuje na výhody ponúkané na základe vyššej ceny v rámci tej istej triedy, napr. na osobitné miesta na sedenie alebo stravu.“

10a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Plány letísk pre nepredvídané udalosti

„1. Na letiskách Únie, ktorých ročný objem prepravy presahuje päť miliónov cestujúcich, riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby bola prevádzka riadiaceho orgánu letiska a poskytovateľov základných letiskových služieb, najmä leteckých dopravcov a poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, koordinovaná pomocou náležitého plánu pre nepredvídané udalosti so zreteľom na prípadné situácie, keď dôjde k viacerým zrušeniam a/alebo meškaniam letov, ktoré spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku. Plán pre nepredvídané udalosti slúži na zabezpečenie poskytnutia primeraných informácií uviaznutým cestujúcim a obsahuje opatrenia, ktorých cieľom je minimalizovať ich čas čakania a nepohodlie.

1a. V plánoch letísk pre nepredvídané udalosti sa zohľadnia osobitné a individuálne potreby cestujúcich vymedzené v článku 11.

„2. Na vypracovaní plánu pre nepredvídané udalosti sa podieľa najmä výbor užívateľov letiska podľa smernice Rady 96/67/ES o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Únie, ako aj poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a ďalší poskytovatelia základných letiskových služieb. Plán pre nepredvídané udalosti obsahuje aj kontaktné údaje osoby alebo osôb, ktoré určili leteckí dopravcovia zúčastňujúci sa na práci výboru užívateľov letiska na to, aby ich na mieste zastupovali v prípade viacerých zrušení a/alebo meškaní letov. Letecký dopravca zabezpečí, aby určená osoba alebo osoby mali v prípade narušenia prostriedky potrebné na pomoc cestujúcim v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z tohto nariadenia.

„3. Riadiaci orgán letiska oznamuje plán pre nepredvídané udalosti výboru užívateľov letiska podľa smernice Rady 96/67/ES a na požiadanie aj vnútroštátnemu orgánu poverenému presadzovaním tohto nariadenia podľa článku 16 ods. 1.

3a. Členský štát môže rozhodnúť, že letisko, ktoré sa nachádza na jeho území a nevzťahuje sa naň odsek 1, má plniť povinnosti stanovené v odsekoch 1 až 3.

„4. Na letiskách Únie, ktoré nedosahujú prahovú hodnotu stanovenú v odseku 1 alebo na ktoré sa nevzťahuje odsek 3a, vynaloží riadiaci orgán letiska všetko primerané úsilie s cieľom dosiahnuť koordináciu medzi používateľmi letiska a prijať spolu s nimi opatrenia na informovanie uviaznutých cestujúcich v prípade viacerých zrušení a/alebo meškaní letov, ktoré spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku.“

„11. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Cestujúci s osobitnými potrebami

„0. Všetky informácie poskytované cestujúcim podľa tohto nariadenia sa poskytujú v prístupnom formáte.

„1. Tento článok sa vzťahuje na všetky osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, malé deti, nesprevádzané deti a tehotné ženy za predpokladu, že prevádzkujúci letecký dopravca bol informovaný o ich konkrétnych potrebách v oblasti

pomoci najneskôr v čase, keď bolo oznámené narušenie. Vztahuje sa aj na osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, za predpokladu, že prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi boli najneskôr pri odbavení oznámené ich potreby v oblasti osobitnej lekárskej pomoci; prevádzkujúci leteckí dopravcovia môžu požadovať dôkaz o takýchto potrebách.

O uvedenom oznámení platí, že sa vzťahuje na všetky cesty v rámci zmluvy o leteckej preprave.

1a. Každéj osobe, ktorá sprevádza osobu uvedenú v odseku 1 alebo sprevádza dieťa, sa najneskôr pri odbavení a pod podmienkou voľných miest bezplatne ponúkne možnosť sedieť na susediacich sedadlách.

1b. Pri nástupe do lietadla uprednostnia prevádzkujúci leteckí dopravcovia osoby uvedené v odseku 1 a všetky osoby alebo asistenčné psy s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú.

„2. Pri poskytovaní presmerovania a pomoci v súlade s článkami 8 a 9 venuje prevádzkujúci letecký dopravca osobitnú pozornosť potrebám osôb uvedených v odseku 1. Leteckí dopravcovia poskytnú toto presmerovanie a pomoc čo najskôr týmto osobám vrátane všetkých osôb alebo asistenčných psov s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú.

„3. Na cestujúcich uvedených v odseku 1, ani na osoby alebo asistenčné psy s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú, sa nevzťahuje článok 9 ods. 4.“

11a. Článok 12 sa mení takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„Článok 12

Ďalšie práva“

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie nemá vplyv na práva a nároky cestujúceho, ktoré vznikli na základe iných právnych aktov. Náhrada poskytnutá podľa článku 7 alebo článku 10 ods. 2 tohto nariadenia sa odpočítava od náhrady poskytnutej podľa iných právnych aktov, ako je smernica (EÚ) 2015/2302, ak tieto práva chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ. Týmto nariadením najmä nie sú dotknuté práva a nároky podľa smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ to nie je stanovené v tomto odseku. Náhrada alebo zníženie ceny poskytnuté podľa smernice (EÚ) 2015/2302 a náhrada poskytnutá podľa článku 7 alebo článku 10 ods. 2

tohto nariadenia sa od seba odpočítavajú, aby sa predišlo príliš veľkej náhrade, ak tieto práva chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ.

Bez ohľadu na právo organizátorov balíkov cestovných služieb žiadať nápravu alebo refundáciu v súlade s článkom 22 smernice (EÚ) 2015/2302, bez toho, aby bol dotknutý článok 13 tohto nariadenia, a odchylne od článku 8 ods. 1 písm. a), ak je let súčasťou zmluvy o balíku cestovných služieb podľa smernice (EÚ) 2015/2302, cestujúci nemajú nárok na náhradu podľa tohto nariadenia, pokiaľ zodpovedajúce právo vyplýva zo smernice (EÚ) 2015/2302.

Ak už bola cestujúcemu vyplatená náhrada podľa právnych predpisov tretej krajiny, suma takejto náhrady sa odpočíta od výšky náhrady poskytovanej podľa tohto nariadenia.“

„12. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Právo na nápravu

Ak prevádzkujúci letecký dopravca vyplatil náhradu alebo si splnil iné povinnosti, ktoré sú mu uložené podľa tohto nariadenia, nemožno žiadne ustanovenie tohto nariadenia ani vnútroštátneho práva vykladať ako ustanovenie, ktoré obmedzuje jeho právo žiadať v súlade s platným právom náhradu od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán.“

„13. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Povinnosť informovať cestujúcich

„0. Prevádzkujúci letecký dopravca na svojom webovom sídle a vo svojej mobilnej aplikácii umiestni informačný oznam, v ktorom sa uvádzajú práva podľa tohto nariadenia vrátane postupu vybavovania sťažností.

0a. Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia informujú cestujúcich v rámci ponuky leteniek na let alebo prípojný lety a pred ich nákupom o:

- a) druhu ponúkanej letenky alebo leteniek a najmä o tom, či sa na letenku alebo letenky vzťahuje jedna zmluva o leteckej preprave alebo kombinácia samostatných zmlúv o leteckej preprave;
- b) právach a povinnostiach cestujúceho, prevádzkujúceho leteckého dopravcu a sprostredkovateľa podľa tohto nariadenia, ktoré sú pripojené k zmluve o leteckej preprave a obsahujú aj informácie o postupe vyplácania náhrady
- c) lehote, v ktorej môže cestujúci požiadať o zmenu mena bez akéhokoľvek dodatočného poplatku podľa článku 4 ods. 5, a o príslušnom postupe a
- d) ďalších podmienkach.

Na splnenie požiadavky na poskytnutie informácií stanovenej v prvom pododseku písm. c) môže letecký dopravca a sprostredkovateľ použiť verejne prístupné zhrnutie ustanovení tohto nariadenia vo všetkých úradných jazykoch Únie, ktoré vypracovala Komisia.

0b. Sprostredkovateľ alebo letecký dopravca, ktorí predávajú letenky, na ktoré sa vzťahuje kombinácia zmlúv o leteckej preprave, informujú cestujúceho pred nákupom o tom, že na letenky sa vzťahujú samostatné zmluvy o leteckej preprave, s ktorými sa nespájajú práva podľa článkov 7, 8 a 9 na náhradu, presmerovanie alebo pomoc v prípade zmeškaných následných letov na základe samostatnej zmluvy o leteckej preprave. Tieto informácie sa poskytujú jasným spôsobom pri predaji leteniek.

Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia poskytujú informácie podľa tohto odseku na trvanlivom nosiči v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni.

„1. Riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby na odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích zariadení) a pri odletovom východe bol jasným spôsobom umiestnený tento text: „Ak vám bol odmietnutý nástup do lietadla, ak bol váš let zrušený, alebo ak mešká najmenej dve hodiny, vyžiadajte si pri odbavovacom pulte alebo pri odletovom východe informačné oznámenie o vašich právach, najmä v oblasti úhrady nákladov alebo presmerovania, pomoci a prípadnej náhrady.“ Tento text sa zobrazuje prinajmenšom v jazyku alebo jazykoch miesta, v ktorom sa nachádza letisko a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. Riadiace orgány letiska na tento účel spolupracujú s prevádzkujúcimi leteckými dopravcami.

- „2. [...]
- „3. [...]
- „4. [...]
- „5. [...]
- „6. [...]
- „7. [...]“

13a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 15a

Sťažnosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi

„1. Každý letecký dopravca a každý sprostredkovateľ zavedie vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti mechanizmus vybavovania sťažností týkajúcich sa práv a povinností podľa tohto nariadenia. Svoje kontaktné údaje sprístupňujú v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. Podrobné informácie o postupoch vybavovania sťažností sa sprístupňujú verejnosti vrátane osôb so zníženou pohyblivosťou. Cestujúcich tiež jasným spôsobom informujú o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov určených členskými štátmi podľa článku 16 a o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16ac a v relevantných prípadoch o ich príslušných povinnostiach. Tieto informácie sa sprístupňujú v úradnom jazyku alebo úradných jazykoch členského štátu, v ktorom letecký dopravca a sprostredkovateľ prevádzkujú svoju činnosť.

„2. Cestujúci, ktorí predkladajú sťažnosť prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1, ju musia podať do šiestich mesiacov od narušenia, ktorého sa sťažnosť týka. Letecký dopravca alebo sprostredkovateľ, ktorému je sťažnosť adresovaná, do 30 kalendárnych dní od podania sťažnosti poskytne odôvodnenú odpoveď alebo, v riadne odôvodnených výnimočných prípadoch, informuje cestujúceho, že dostane konečnú odpoveď v lehote kratšej než dva mesiace odo dňa podania sťažnosti. Ak nebolo možné spor vyriešiť, uvedená odpoveď obsahuje aj príslušné kontaktné údaje orgánu či orgánov určených podľa článku 16 alebo orgánu či orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16ac vrátane poštovej adresy, webového sídla a e-mailovej adresy.

„3. Podaním sťažností cestujúcimi prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1 nie je dotknuté ich právo predkladať spory na mimosúdne riešenie v súlade s článkom 16ac alebo domáhať sa nápravy prostredníctvom súdneho konania, s výhradou premlčacích lehôt v súlade s vnútroštátnym právom.“

„14. Článok 16 sa nahrádza takto:

„Článok 16

Presadzovanie tohto nariadenia

„1. Každý členský štát určí vnútroštátny orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o cesty na letiská na jeho území a z týchto letísk. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch, ktoré boli určené v súlade s týmto odsekom.

„2. Vnútroštátny orgán presadzovania dôkladne monitoruje dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia a prijíma opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.

2a. Cestujúci môžu vnútroštátnemu orgánu presadzovania nahlasovať údajné porušenia tohto nariadenia. Vnútroštátny orgán presadzovania môže skúmať informácie obsiahnuté uvedených správach a na ich základe rozhodovať o opatreniach v oblasti presadzovania.

„3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenie tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce. Takéto sankcie predstavujú pre dopravcov a sprostredkovateľov najmä dostatočný finančný stimul na konzistentné dodržiavanie tohto nariadenia.

„4. [...]

„5. Vnútroštátne orgány presadzovania uverejnia na svojom webovom sídle štyri roky od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia a potom každých päť rokov správu o svojej činnosti, o opatreniach v oblasti presadzovania tohto nariadenia a ich výsledkoch vrátane uložených sankcií. Uvedené správy sa predkladajú aj Komisii.

„6. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia oznamujú vnútroštátnym orgánom presadzovania požadované kontaktné údaje osôb alebo orgánu, ktorý určili, aby v členskom štáte, v ktorom pôsobia, v ich mene trvalo konal a prijímal dokumenty vydané vnútroštátnym orgánom alebo orgánmi presadzovania, pokiaľ ide o veci, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Vnútroštátne orgány presadzovania si môžu tieto informácie navzájom vymieňať na účely presadzovania tohto nariadenia.“

„15. Vkladá sa tento článok:

Článok 16a

[...]

„Článok 16ac

Mimosúdne riešenie sporov

Členské štáty zabezpečia, aby cestujúci v leteckej doprave mohli predkladať jednotlivé spory po podaní sťažností alebo žiadostí podľa tohto nariadenia vnútroštátnemu orgánu alebo orgánom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch zodpovedných za vybavovanie sporov podľa tohto článku. Členské štáty môžu rozhodnúť, že tento odsek sa bude uplatňovať len na spory medzi leteckými dopravcami alebo sprostredkovateľmi a spotrebiteľmi.“

Článok 16b

[...]

Článok 16c

[...]

„16. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Preskúmanie a predkladanie správ

„1. Komisia každé tri roky od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu v súvislosti so zoznamom mimoriadnych okolností

uvedenom v prílohe, týkajúcu sa udalostí, ktoré počas dvoch predchádzajúcich rokov ovplyvnili včasnú a účinnú prevádzku letov.

K správe sa v prípade potreby pripoja legislatívne návrhy.

„2. Komisia tri roky od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní, presadzovaní a výsledkoch tohto nariadenia.

V prvej správe tri roky od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia Komisia posúdi, či je potrebné a možné vykonať revíziu rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a ďalej tak posilniť ochranu cestujúcich a rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov Únie a tretích krajín, ako aj aspekty prepojenosti. Komisia predovšetkým posúdi riziká vzniku konfliktov jurisdikcií a ťažkosti súvisiace s presadzovaním a odporučí spôsoby, ako zmierniť uvedené riziká a vyriešiť uvedené ťažkosti. Komisia tiež posúdi, či je potrebné upraviť prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 1a, a to na základe štatistík týkajúcich sa vývoja meškaní a zrušení letov za predchádzajúcich päť rokov a za každý rok od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia.

Komisia do správy zahrnie aj informácie o zvýšenej ochrane cestujúcich v leteckej doprave, pokiaľ ide o lety z tretích krajín prevádzkované dopravcami z krajín mimo EÚ.

V správe sa uvádza aj preskúmanie súm stanovených v článku 7 ods. 1 a percentuálnych podielov stanovených v článku 10 ods. 2 a zohľadní sa okrem iného vývoj leteckého cestovného, miera inflácie a štatistiky odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení, meškaní a zmeškaných prípojných letov, ktoré možno pripísať leteckým dopravcom, ako aj štatistiky o preradení do nižšej triedy počas predchádzajúcich piatich rokov.

V prípade potreby sa k správe pripoja legislatívne návrhy.“

„17. Príloha 1 k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako príloha k nariadeniu č. 261/2004.

Článok 2

Nariadenie (ES) č. 2027/97 sa mení takto:

„-1. V článku 2 sa odsek 1 mení takto:

a) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) „letecký dopravca Únie“ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1008/2008;“¹⁰

b) dopĺňa sa písmeno h):

„h) „mobilná pomôcka“ znamená akékoľvek zariadenie, ktoré je určené na pomoc pri mobilite osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou, v zmysle vymedzenia v článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006¹¹;“

c) dopĺňa sa písmeno i):

„i) „asistenčný pes s osvedčením“ znamená psa so špeciálnym výcvikom na zvýšenie nezávislosti a samostatnosti osôb so zdravotným postihnutím, ktorý má úradné osvedčenie vydané v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi predpismi, ak takéto predpisy existujú;“

d) dopĺňa sa písmeno j):

„j) „prístupný formát“ znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou¹ poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám, ktorý takejto osobe tiež umožňuje rovnako reálny a pohodlný prístup, aký má osoba bez akejkoľvek poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi, ako je príloha I k smernici (EÚ) 2019/882;“

e) dopĺňa sa písmeno k):

„k) „sprostredkovateľ“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu inú ako dopravcu, ktorá na účely súvisiace s jej obchodnou, podnikateľskou alebo profesijnou činnosťou koná v mene dopravcu alebo cestujúceho na účely uzatvorenia zmluvy o preprave;“

¹⁰ V rámci revízie právnikmi lingvistami sa v celom texte zosúladiť vymedzenia pojmov a terminológia.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave, Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1.

f) dopĺňa sa písmeno l):

„l) „osobná vec“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá sa považuje za nevyhnutný aspekt prepravy cestujúcich, spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a má maximálne rozmery 40 x 30 x 15 cm alebo spĺňa podmienku, že sa zmestí pod sedadlo pred cestujúcim;“

g) dopĺňa sa písmeno m):

„m) „príručná batožina“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá nie je osobnou vecou a ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu.“

-1a. Do článku 3 ods. 1 sa dopĺňa táto veta:

„To zahŕňa aj zodpovednosť leteckého dopravcu Únie týkajúcu sa meškania cestujúceho alebo batožiny.“

„1. V článku 3 sa vypúšťa odsek 2.

1a. Článok 3a sa nahrádza takto:

„Článok 3a

„Dodatočná suma, ktorú v súlade s článkom 22 ods. 2 Montrealského dohovoru a bez toho, aby bol dotknutý článok 6a, môže požadovať letecký dopravca Únie v prípade, že cestujúci podá osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia, sa zakladá na sadzbe, ktorá odráža dodatočné náklady na prepravu a poistenie batožiny ocenennej nad výšku obmedzenia zodpovednosti. Sadzba sa na požiadanie prístupná cestujúcim.“

1b. V článku 5 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Letecký dopravca Únie v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich bezodkladne, a v každom prípade najneskôr do pätnástich dní po určení totožnosti fyzickej osoby oprávnenej na náhradu, zaplatí preddavky potrebné na zabezpečenie bezprostredných ekonomických potrieb, a to primerane k vzniknutým ťažkostiam.“

„2. V článku 5 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška preddavku na cestujúceho v prípade smrti aspoň 16 % minimálnej sumy zodpovednosti stanovenej podľa článku 21 ods. 1

Montrealského dohovoru a Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.“

„3. [...]

3a. Na koniec článku 6 ods. 2 sa vkladá táto zarážka:

„– informáciách pre osobu so zdravotným postihnutím alebo osobu so zníženou pohyblivosťou o ich práve bezplatne podať osobitné vyhlásenie o záujme týkajúce sa hodnoty ich mobilných pomôcok.“

3b. V článku 6 sa dopĺňajú tieto odseky:

„4. Všetci leteckí dopravcovia poskytujú vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach formulár, ktorý cestujúcemu umožní okamžite podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny online alebo v papierovej forme. Dátum podania uvedeného formulára považuje letecký dopravca za dátum vznesenia reklamácie podľa článku 31 ods. 2 a 3 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak letecký dopravca požiada neskôr o ďalšie informácie. Tento odsek nemá vplyv na právo cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách stanovených v Montrealskom dohovore.

„5. Všetky informácie poskytované podľa tohto článku, vrátane formulárov sťažností, sa poskytujú v prístupnom formáte a sprístupňujú sa aj osobám, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje.

„6. Všetky informačné povinnosti podľa tohto článku sa vzťahujú aj na sprostredkovateľov pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie a v rámci nej.“

„4. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

„1. Pri preprave zapísaných mobilných pomôcok alebo asistenčných psov s osvedčením letecký dopravca Únie vždy zabezpečí, aby každej osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou bola ponúknutá možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a najneskôr pri odovzdaní pomôcky leteckému dopravcovi, v prípade asistenčného psa

s osvedčením pri nástupe do lietadla. V takom prípade nepožaduje letecký dopravca Únie od dotknutých cestujúcich dodatočný poplatok. Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu pomôcky alebo v prípade smrti alebo zranenia asistenčného psa s osvedčením, môže letecký dopravca Únie od osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou požadovať, aby doložila výšku záujmu uvedenú vo vyhlásení a zároveň predložila dôkaz o nákladoch na nahradenie (vrátane dočasného nahradenia) mobilnej pomôcky alebo asistenčného psa s osvedčením.

Sprostredkovatelia ponúkajú dotknutým cestujúcim pri predaji leteckej prepravy v mene leteckého dopravcu Únie možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006. Toto osobitné vyhlásenie o záujme sa podáva za rovnakých podmienok ako sú podmienky stanovené v predchádzajúcom odseku. Sprostredkovateľ postúpi toto vyhlásenie čo najskôr leteckému dopravcovi Únie.

„2. [...]

„3. Ak pri preprave dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu zapísaných mobilných pomôcok alebo v prípade smrti alebo zranenia asistenčného psa s osvedčením, je letecký dopravca Únie povinný zaplatiť sumu neprekračujúcu sumu, ktorú uviedol cestujúci, pokiaľ nepreukáže, že nárokovaná suma je vyššia než skutočný záujem osoby na dodaní v mieste určenia.

„4. Ak sa uplatňuje odsek 3 a bez toho, aby boli dotknuté články 7, 8 a štvrtý odsek prílohy I k nariadeniu č. 1107/2006, leteckí dopravcovia Únie urýchlene vynaložia všetko primerané úsilie na to, aby okamžite poskytl potrebné dočasné náhrady za zapísané mobilné pomôcky a dočasné riešenie na nahradenie asistenčných psov s osvedčením. Osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou sa povoľuje ponechať si túto dočasnú náhradu bezplatne dovtedy, kým sa nevyplatí náhrada uvedená v odseku 3, alebo kým leteckí dopravcovia Únie nenahradia právnickým alebo fyzickým osobám náklady na potrebnú dočasnú náhradu mobilnej pomôcky alebo asistenčného psa s osvedčením.

„5. Splnenie ustanovení odseku 4 nepredstavuje uznanie zodpovednosti leteckého dopravcu Únie.

Článok 6b

[...]

Článok 6c

[...]

Článok 6d

„1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, všetci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie alebo v rámci nej pri rezervácii, ako aj vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach jasne a v prístupnom formáte uvedú a leteckí dopravcovia okrem toho na požiadanie sprístupnia na letisku (vrátane priestorov samoobslužných odbavovacích zariadení) tieto informácie:

- rozmery a hmotnosť maximálnej povolenej batožiny, ktorú si cestujúci môžu bezplatne vziať so sebou do kabíny, ako aj batožiny ktorú si môžu uložiť do nákladného priestoru lietadla, a to pre každú tarifnú triedu a každý let uvedený na rezervácii cestujúceho,
- akékoľvek obmedzenia počtu kusov, ktoré sa uplatnia v rámci stanovenej maximálnej povolenej batožiny,
- podmienky, za ktorých sa v kabíne pre cestujúcich alebo nákladnom priestore lietadla prepravujú krehké alebo cenné predmety, napríklad hudobné nástroje, športová výstroj, detské kočíky a detské sedačky,
- bez toho, aby bol dotknutý odsek 1a, prípadné dodatočné poplatky za prepravu zapísanej a nezapísanej batožiny vrátane hudobných nástrojov uvedených v článku 6e,
- osobitné dôvody, ktoré môžu brániť preprave nezapísanej batožiny v kabíne podľa odseku 2.

1a. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, leteckí dopravcovia povoľujú cestujúcim prepravovať v kabíne osobnú vec bez dodatočných nákladov.

„2. Ak z osobitných dôvodov, ako sú napríklad bezpečnostné či kapacitné dôvody, alebo pre zmenu typu lietadla po vykonaní rezervácie, nie je možné prepraviť v kabíne osobnú vec uvedenú v odseku 1a alebo príručnú batožinu, môže letecký dopravca takúto nezapísanú batožinu prepraviť v nákladnom priestore lietadla, avšak bez ďalších nákladov pre cestujúceho.

2a. Odseky 1a a 2 sa uplatňujú na všetkých leteckých dopravcov, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, ako aj na všetkých leteckých dopravcov Únie, ktorí prilietajú na územie členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy.

„3. Týmto článkom nie sú ovplyvnené obmedzenia týkajúce sa nezapísanej batožiny, ktoré ustanovila EÚ, ani medzinárodné pravidlá bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ako je napríklad nariadenie (ES) č. 300/2008 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998.

Článok 6e

„1. Letecký dopravca Únie povolí cestujúcemu prepravovať v kabíne pre cestujúcich hudobný nástroj, ak sú dodržané príslušné pravidlá v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ako aj technické špecifikácie a obmedzenia dotknutého lietadla. Hudobné nástroje sa prijímajú na prepravu v kabíne lietadla za podmienky, že sa môžu bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho. Letecký dopravca môže rozhodnúť, že hudobný nástroj je súčasťou maximálne povolenej nezapísanej batožiny a neprepravuje sa nad jej rámec.

„2. Pod podmienkou dodržania pravidiel v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ak je hudobný nástroj príliš veľký na to, aby ho bolo možné bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho a ak sa tento hudobný nástroj prepravuje ako nezapísaná batožina na druhom sedadle, môže letecký dopravca požadovať zaplatenie tarifnej ceny druhej letenky. Okrem toho sa od cestujúcich môže vyžadovať, aby si pre seba a pre hudobný nástroj vybrali a zakúpili susediace sedadlá, pričom jedno z nich, určené pre hudobný nástroj, je vždy sedadlo pri okne. Hudobné nástroje sa na požiadanie prepravujú vo vykurovanej časti nákladného priestoru lietadla, ak je k dispozícii, a to pod podmienkou dodržania príslušných bezpečnostných pravidiel, priestorových obmedzení a technických špecifikácií dotknutého lietadla.“

„5. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Komisia podá najneskôr do [dátum sa uvedie neskôr] Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia.“

„6. Príloha k nariadeniu (ES) č. 2027/97 sa nahrádza prílohou 2 k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od ... [2 roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedička

Za Radu
predseda/predsedička
