

Brusel 6. června 2025
(OR. en)

9795/25
ADD 1

Interinstitucionální spis:
2013/0072(COD)

AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Předmět:	Návrh nařízení o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel – výsledek jednání

Delegace naleznou v příloze pro informaci kompromisní znění výše uvedeného návrhu, o němž dosáhla Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 5. června 2025 politické dohody.

2013/0072 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

¹ Úř. věst. C, , s. .

² Úř. věst. C, , s. .

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91³, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel⁴ významně přispěly k ochraně práv cestujících v letecké dopravě, jejichž cestovní plány jsou narušeny tím, že je jim odepřen nástup na palubu, jejich let je významně zpožděn nebo zrušen nebo že jsou nesprávně zaslána jejich zavazadla.
- (2) Několik nedostatků zjištěných při provádění práv podle těchto nařízení však zabránilo tomu, aby byl plně realizován potenciál těchto práv chránit cestující. S cílem zajistit efektivnější, účinnější a jednotnější uplatňování práv cestujících v letecké dopravě v Unii je třeba provést řadu úprav v současném právním rámci. Tato skutečnost byla zdůrazněna ve zprávě Komise o občanství EU za rok 2010 týkající se odstraňování překážek pro výkon práv občanů⁵, v níž byla uvedena opatření k zajištění souboru společných práv, zejména pro cestující v letecké dopravě, a k zajištění toho, aby tato práva byla odpovídajícím způsobem prosazována.
- (2a) Studie zadaná a zveřejněná Komisí v roce 2020 (dále jen „studie“) ukázala, že hlavní prioritou cestujících je, aby jim v případě narušení cesty byla poskytnuta pomoc a nabídnuto přesměrování tak, aby do místa určení dorazili co nejdříve. Ze studie dále vyplynulo, že vyplacení náhrady je v pořadí priorit na třetím místě. Na druhé straně studie rovněž ukázala, že absolutní i relativní náklady vzniklé leteckým dopravcům při provádění nařízení č. 261/2004 od roku 2011 výrazně vzrostly, což může vést k omezení počtu provozovaných tras nebo ke snížení konektivity nabízené cestujícím v dlouhodobém horizontu. Revize nařízení č. 261/2004 by se proto měla zaměřit zejména na práva cestujících na pomoc a přesměrování a zároveň zohlednit ekonomické pobídky leteckých dopravců a dopady na konektivitu.

³ Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1; změněno v Úř. věst. L 140, 30.5.2002, s. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2b) Cestující, kteří cestují letem, na který se vztahují závazky veřejné služby, ať už za plnou, nebo sníženou cenu, by měli mít podle tohoto nařízení stejná práva.
- (3) Aby se zvýšila právní jistota leteckých dopravců a cestujících v letecké dopravě, je nutná přesnější definice pojmu „mimořádné okolnosti“, která by zohlednila rozsudek Evropského soudního dvora ve věci C-549/07 (Wallentin-Hermann), který vykládá původní znění nařízení č. 261/2004. Tato definice by měla být dále upřesněna pomocí demonstrativních seznamů okolností, které jsou jasně označeny jako mimořádné či nikoliv. Komise by měla seznam mimořádných okolností každé tři roky přezkoumat a případně Evropskému parlamentu a Radě navrhnout jeho aktualizaci.
- (3a) V původním znění nařízení č. 261/2004, jak jej vyložil Soudní dvůr ve věci C-549/07 (Wallentin-Hermann), nebyla neočekávaná technická závada považována za mimořádnou okolnost, s výjimkou případů, kdy je omezena na skrytou výrobní vadu odhalenou výrobcem letadla nebo příslušným orgánem nebo na poškození letadla způsobené sabotáží nebo teroristickým činem. S ohledem na získané zkušenosti a vzhledem k prvořadému významu zajištění toho, aby práva přiznaná cestujícím podle tohoto nařízení neohrožovala bezpečnost, by však za určitých podmínek technické závady na určitém vybavení za mimořádné okolnosti považovány být měly.
- (3b) V původním znění nařízení č. 261/2004, jak jej vyložil Soudní dvůr ve spojených věcech C-156/22, C-157/22 a C-158/22 (TAP Portugal), nebyla nečekaná nepřítomnost člena posádky nezbytného k zajištění letu z důvodu nemoci nebo dokonce náhlého úmrtí krátce před odletem považována za mimořádnou okolnost. Přestože jsou letečtí dopravci povinni přijmout veškerá přiměřená opatření k zajištění náhradního pilota, druhého pilota nebo minimálního předepsaného počtu palubních průvodčích, v praxi zajištění splnění této povinnosti mimo domovské základny dopravce trvá značně dlouho a vyžaduje vysoké finanční náklady. Je proto vhodné stanovit, že nečekaná nemoc nebo úmrtí tak zásadního člena posádky, například pokud k nim dojde den před odletem letu, mimo domovské základny leteckého dopravce by za mimořádnou okolnost považovány být měly.

- (3c) V původním znění nařízení č. 261/2004, jak jej vyložil Soudní dvůr ve věcech C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann a další), C-613/20 (Eurowings) a C-287/20 (Ryanair), nebyly stávky zaměstnanců leteckých společností považovány za mimořádné okolnosti. Dojde-li však ke stávce, některé požadavky nespadají do působnosti leteckého dopravce a jsou mimo jeho kontrolu, jako jsou změny věku odchodu do důchodu nebo finanční příspěvky, které mohou řešit pouze orgány veřejné moci. Je proto vhodné stanovit, že některé stávky zaměstnanců leteckých společností by za mimořádné okolnosti považovány být měly.
- (4) V původním znění nařízení č. 261/2004, jak jej vyložil Soudní dvůr ve věci C-173/07 (Emirates), pojem „let“ ve smyslu nařízení č. 261/2004 nebyl definován, ale interpretován tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, tedy jako „jednotka“ této dopravy provedená leteckým dopravcem, který určuje její trasu. Aby se předešlo nejistotě a vzhledem k získaným zkušenostem, by měla být vymezena jasná definice „letu“, jakož i definice souvisejících pojmů „navazující let“ a „cesta“.
- (4a) V původním znění nařízení č. 261/2004, jak jej vyložil Soudní dvůr ve věci C-537/17 (Wegener), se nařízení vztahovalo na jakoukoli část letu, která byla součástí jedné cesty bez ohledu na to, kde se let uskutečnil, včetně letů plně provozovaných mimo Unii. Pokud se původní místo odletu nachází na území členských států, na které se vztahují Smlouvy, nebo je-li provozující letecký dopravce provozujícím leteckým dopravcem Unie, pokud se cílové místo určení cesty nachází na území členských států, na které se vztahují Smlouvy, mělo by se použít toto nařízení.
- (4b) Studie prokázala vyšší míru dodržování nařízení č. 261/2004 leteckými dopravci Unie. Obnovením rovných podmínek pro letecké dopravce Unie a letecké dopravce ze zemí mimo Unii a zlepšením hospodářské udržitelnosti leteckých dopravců Unie se tudíž podpoří stěžejní iniciativa Unie a v konečném důsledku celkovělepší ochrana cestujících.

- (4ba) V článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie je uznán zvláštní charakter nejvzdálenějších regionů, zejména z důvodu jejich odlehlosti. S ohledem na zkušenosti získané s nařízením č. 261/2004 je nezbytné přijmout vhodná opatření, která zajistí územní kontinuitu s francouzskými nejvzdálenějšími regiony a začlenění v rámci celé Unie, což bude v konečném důsledku ku prospěchu cestujících. Vzhledem ke specifickým rysům cest mezi nejvzdálenějšími regiony a jinými územími EU by se s cestujícími na těchto cestách mělo zacházet podle skutečné délky těchto cest.
- (4c) Grónsko je vystaveno mimořádně náročným povětrnostním podmínkám a vyznačuje se velmi nízkou hustotou obyvatelstva a odlehlostí osídlených míst. Aby byla zajištěna konektivita a zachována dostupnost letů v Grónsku, neměly by se na lety v Grónsku vztahovat povinnosti týkající se náhrad, a to ani v případě, že se jedná o navazující lety, které přilétají na území členského státu, na který se vztahují Smlouvy, nebo z něj odlétají.
- (4d) Nařízením č. 261/2004 by nemělo být dotčeno postavení Gibraltarské šíše a svrchovanost nad tímto územím, na němž se nachází letiště Gibraltar, ani právní postavení Španělského království v tomto ohledu, a vzhledem k současným okolnostem a v zájmu zajištění právní jistoty by mělo být upřesněno, že pravidla uvedená v nařízení č. 261/2004 by se měla vztahovat na letiště Gibraltar pouze tehdy, pokud je Španělské království po vyřešení sporu se Spojeným královstvím schopno vykonávat účinnou kontrolu nad uvedeným letištěm a zajistit uplatňování pravidel stanovených v tomto nařízení na toto letiště a oznámení o této skutečnosti bylo zveřejněno v Úředním věstníku.
- (4e) Letenky vydává nebo schvaluje provozující letecký dopravce po uzavření smlouvy o letecké přepravě s cestujícím. Měly by být identifikovatelné prostřednictvím jedinečného čísla letenky a obsahovat jedinečný odkaz na smlouvu o letecké přepravě vystavenou při rezervaci. Měly by se vztahovat na jeden let nebo navazující let v rámci jedné cesty, aniž by byla zohledněna mezipřistání z technických či provozních důvodů. Měly by obsahovat několik informací týkajících se tohoto letu nebo navazujícího letu, jako je datum letu, odlet a přílet, plánované časy odletu a příletu, jméno a příjmení cestujícího, číslo letu a jméno provozujícího leteckého dopravce.

- (5) Ve věci C-22/11 (Finnair) Evropský soudní dvůr rozhodl, že pojem „odepření nástupu na palubu“ musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody. Cestujícím, kteří se přihlásili k nástupu na palubu a kterým byl nástup na palubu odepřen, nebo kteří byli o tom, že jim bude nástup na palubu odepřen proti jejich vůli, předem informováni, by měly být bez zbytečného odkladu proplaceny výdaje.
- (5a) Zároveň existují přiměřené důvody odepřít cestujícím nástup na palubu, jako jsou zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany před protiprávními činy nebo nedostatečné cestovní doklady. Letečtí dopravci mají rovněž přiměřené důvody odepřít nástup na palubu cestujícím, kteří se dopustili rušivého chování ohrožujícího bezpečnost nebo ochranu letu před protiprávními činy, jak je uvedeno v pozměněné Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla. Provozující letecký dopravce by měl nést důkazní břemeno.
- (7) V zájmu zvýšení úrovně ochrany by cestujícím neměl být odepřen nástup na palubu zpátečního letu z důvodu, že nenastoupili na první let v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.
- (8) Cestující jsou v současné době někdy trestáni za chybný zápis svého jména tím, že jsou vůči nim uplatněny sankční administrativní poplatky. Měla by být stanovena možnost bezplatně provádět přiměřené opravy chyb v rezervaci nebo administrativní změny za předpokladu, že v důsledku těchto oprav nedojde ke změně času, data, trasy nebo cestujícího.
- (9) V případě zrušení by volba mezi proplacením výdajů, pokračováním v cestě formou přesměrování nebo uskutečnění cesty v pozdější době měla být volbou cestujícího, a nikoli leteckého dopravce.
- (10) Na letištích, jejichž roční objem přepravy je nejméně pět milionů cestujících, by řídicí orgány letiště a poskytovatelé služeb zásadního významu v rámci letiště, zejména letečtí dopravci a poskytovatelé služeb pozemního odbavení, měli spolupracovat tak, aby minimalizovali dopad mnohočetného narušení letu na cestující. Za tímto účelem by řídicí orgány letiště měly pro tyto případy vypracovat pohotovostní plány a spolupracovat na jejich vylepšování. Na všech ostatních letištích by měl řídicí orgán letiště vynaložit veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k dohodě s uživateli letiště za účelem poskytnutí informací v situacích, které vedou ke značnému počtu zdržených cestujících.

- (10a) Do nařízení (ES) č. 261/2004 by mělo být výslovně zahrnuto právo cestujících, jejichž let byl významně zpožděn, na náhradu škody v souladu s rozsudkem Evropského soudního dvora ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 (Sturgeon). V souladu se zásadou rovného zacházení uvedenou ve zmíněném rozsudku by se měla použít stejná pravidla pro propacení výdajů, přesměrování a náhradu škody.
- (11) Rozsudek ve výše uvedené věci Sturgeon odkazoval na tříhodinovou mezní lhůtu pro náhradu škody v případě zpoždění. Zkušenosti získané od přijetí nařízení č. 261 však ukazují, že mnoho zpoždění nelze vyřešit během tří hodin uvedených v tomto rozsudku a krátká mezní lhůta může vést k vyššímu počtu zrušených letů, kdy letečtí dopravci sníží řetězové účinky zpožděných letů na navazující lety tím, že jeden nebo několik letů zruší, aby přemístili letadlo na další let. Ve většině případů by však cestující nadále upřednostňoval zpoždění před zrušením, protože má větší jistotu, že do místa určení při nejbližší příležitosti dorazí. Na mnoha trasách je četnost letů omezená a v případě zrušení letu nelze cestující okamžitě přesměrovat. Prodloužení mezní lhůty je proto pro cestujícího výhodou.
- (11a) Aby byla zachována konektivita, měly by být prodlouženy mezní lhůty, jejichž překročení zakládá právo na náhradu škody za zpoždění, aby byl zohledněn finanční dopad na odvětví a dopad na jeho konkurenceschopnost. Tímto způsobem bude možné zabránit podněcování k vyšší četnosti zrušených letů nebo omezení počtu provozovaných tras či ke snížení konektivity nabízené cestujícím v dlouhodobém horizontu. Aby byli cestující, kteří cestují v rámci EU, odškodňováni za stejných podmínek, měla by být tato mezní lhůta stejná u všech cest v rámci Unie.

- (11b) Standardizovaná náhrada škody v původním znění nařízení č. 261/2004 slouží k náhradě časové ztráty, která je pro všechny cestující stejná, zatímco částky stanovené v původním znění nařízení č. 261/2004 mohou v mnoha případech přesahovat hodnotu škody vzniklé cestujícím, jak vyplývá z ekonomických studií. Je proto vhodné stanovit různé mezní lhůty pro náhradu škody v závislosti na vzdálenosti narušeného letu a zpoždění při přiletu.
- (11c) V souladu s úsilím Unie o podporu klimaticky neutrální mobility šetrné k životnímu prostředí je rovněž vhodné zajistit, aby se regulační rámce pro práva cestujících v jednotlivých druzích dopravy v co největší míře sblížily a aby byly náhrady škody mezi jednotlivými druhy dopravy vyrovnány.
- (12) V zájmu zajištění právní jistoty by mělo nařízení (ES) č. 261/2004 výslovně potvrdit, že změna letového řádu má na cestující podobný dopad jako zrušení nebo zpoždění letu, a měla by tudíž zakládat stejná práva.
- (13) Cestujícím, kteří v důsledku narušení předchozího letu zmeškají navazující let, by měla být v době, kdy čekají na přesměrování, poskytnuta řádná pomoc. V takových případech by v souladu se zásadou rovného zacházení měli mít cestující poté, co dosáhnou cílového místa určení svého alternativního letu nebo přepravy, nárok na náhradu škody obdobně jako cestující, kteří utrpěli narušení přímých letů.
- (13a) Při rezervaci a před zakoupením letenek by letečtí dopravci nebo případně zprostředkovatelé měli cestující jasně informovat o tom, zda by se na jejich cestovní plány vztahovala jediná smlouva o letecké přepravě, a o jejich právech podle nařízení, zejména pokud jde o zmeškané navazující lety.
- (14) S cílem posílit ochranu cestujících by mělo být jasně stanoveno, že cestující mají v případě zpoždění právo na pomoc a náhradu škody bez ohledu na to, zda čekají v letištním terminálu, nebo jsou již usazeni na palubě letadla. Jelikož však cestující usazení na palubě letadla nemají přístup ke službám, které nabízí terminál, měla by být jejich práva posílena s ohledem na uspokojení základních potřeb a na právo vystoupit z letadla. Právo vystoupit z letadla může být omezeno pouze v případě, že existují důvody související s bezpečností, imigrační kontrolou, řízením letového provozu nebo ochranou před protiprávními činy. Pokud se letecký dopravce chystá nechat cestující vystoupit z letadla, ale orgány řízení letového provozu je informován o tom, že let brzy odletí, měl by být oprávněn cestujícím výstup z letadla odepřít.

- (15) Pokud cestující využije možnosti přesměrování při nejbližší příležitosti, letecký dopravce toto přesměrování často podmiňuje dostupností míst v rámci svých vlastních služeb, čímž cestujícímu odpírá možnost, aby byl rychleji přesměrován s využitím alternativních služeb. Dopravce by proto měl navrhnout i jiné možnosti přesměrování, a to i na jiná letiště, prostřednictvím jiné trasy, s využitím služeb jiného dopravce nebo jiného druhu dopravy, pokud to může přesměrování uspišit. Alternativní přesměrování by mělo záviset na dostupnosti míst. Pokud letecký dopravce nenabídl přesměrování a souhrnná čekací doba se prodlouží alespoň o tři hodiny, měl by mít cestující právo zařídit si vlastní přesměrování, aby dosáhl svého cílového místa určení bez zbytečného zpoždění. Toto přesměrování by za určitých podmínek mělo proběhnout na náklady leteckého dopravce a za srovnatelných dopravních podmínek.
- (15a) Při přesměrování cestujících by se letečtí dopravci měli snažit zajistit, aby cestující mohli cestovat se svými zavazadly, včetně odbavených i neodbavených zavazadel. Cestující by měl leteckému dopravci umožnit postupovat jinak, pokud omezení přepravy zavazadel způsobí cestujícím čekajícím na přesměrování další zpoždění, aniž by byla dotčena odpovědnost leteckého dopravce ve vztahu k zavazadlům cestujících podle nařízení č. 2027/97 a Montrealské úmluvy.
- (15b) Srovnatelnost přepravních podmínek by mohla záviset na řadě faktorů a na okolnostech. Je-li to možné a nevede-li to k dalšímu zpoždění, neměli by být cestující přeřazeni na dopravní služby nižší přepravní třídy, než jaká byla uvedena na rezervaci. Přesměrování by mělo být nabídnuto cestujícím bez jakýchkoli dodatečných poplatků, a to i v případě, že jsou cestující přesměrováni jiným leteckým dopravcem, jiným druhem dopravy, ve vyšší třídě nebo za vyšší cenu, než jaká byla zaplacená za původní službu. Mělo by být vynaloženo přiměřené úsilí, aby se zabránilo dodatečným navazujícím spojením. Pokud je přesměrování realizováno prostřednictvím jiného leteckého dopravce nebo alternativního způsobu dopravy, měla by být celková doba cesty pokud možno co nejpodobnější plánované době cesty původního letu ve stejné přepravní třídě nebo v případě potřeby i ve vyšší třídě. Je-li k dispozici více letů se srovnatelným časovým rozvrhem, měli by cestující, kteří mají právo na přesměrování, přijmout nabídku na přesměrování předloženou leteckým dopravcem, včetně leteckých dopravců spolupracujících s provozujícím leteckým dopravcem. Pokud byla na původní let rezervována pomoc osobám se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace, měla by být tato pomoc k dispozici i na alternativní trase v souladu s nařízením č. 1107/2006.

- (16) Cestujícím by měla být nabídnuta pomoc od plánovaného času odletu až do odletu jejich letu nebo odletu či odjezdu alternativního spoje. Letečtí dopravci jsou v současné době vystaveni neomezené odpovědnosti za ubytování svých cestujících v případě dlouhotrvajících mimořádných okolností. Tato nejistota spojená s nemožností předem určit okamžik skončení takové situace může ohrozit finanční stabilitu dopravce a v důsledku toho mít negativní dopady na cestující, pokud jde o konektivitu. Letecký dopravce by tudíž měl mít možnost poskytování ubytování omezit na tři noci. Riziko dlouhodobého zdržení cestujících by navíc mělo být sníženo vypracováním pohotovostních plánů a včasným přesměrováním.
- (17) [...]
- (18) Potřeby cestujících se specifickými potřebami, jako jsou osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, děti, malé děti, těhotné ženy a osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc – například jsou osoby trpící těžkou formou cukrovky nebo epilepsií – mohou vyžadovat zvláštní pozornost ze strany provozujícího leteckého dopravce. Obtížnější může být zejména zajištění ubytování v případě narušení letu. Na tyto kategorie cestujících by se proto neměla vztahovat omezení práva na ubytování v případě mimořádných okolností, pokud o svých specifických potřebách včas informovali provozujícího leteckého dopravce.
- (18a) Nařízení (ES) č. 261/2004 se rovněž vztahuje na cestující, kteří si leteckou dopravu zarezervovali v rámci souborných cestovních služeb. Cílem revize je dále zlepšit soudržnost mezi směrnicí (EU) 2015/2302⁶ a nařízením. V této souvislosti cestující nemohou kumulovat odpovídající práva, zejména práva vyplývající z těchto dvou právních předpisů.
- (19) Důvody současné míry zpoždění a zrušených letů v EU nelze připisovat pouze leteckým dopravcům. Aby všechny subjekty v řetězci letecké dopravy byly motivovány k hledání účinných a včasných řešení, která minimalizují nepohodlí, jež zpoždění a zrušení letů působí cestujícím, měli by mít letečtí dopravci právo požadovat odškodnění od jakékoli třetí strany, která napomohla ke vzniku události, jež vedla k náhradě škody nebo nutnosti dostát jiným povinnostem.

⁶ Úř. věst. L 326, 11.12.2015.

- (19a) Ve věci C-502/18 (České aerolinie) rozhodl Soudní dvůr Evropské unie, že v případě navazujících letů v oblasti působnosti nařízení je každý provozující letecký dopravce, který se podílel na uskutečnění alespoň jednoho z těchto navazujících letů, povinen zaplatit cestujícímu náhradu podle tohoto nařízení bez ohledu na to, zda byl let, který tento letecký dopravce provozoval, narušen, či nikoli. I když se v nařízení připomíná, že provozující dopravci, kteří plní povinnosti podle tohoto nařízení, mohou požadovat náhradu škody od jakékoli třetí strany, studie ukázala nízkou účinnost práva na následný postih, které je v nařízení uvedeno. V důsledku toho nesou letečtí dopravci Unie v porovnání s leteckými dopravci ze zemí mimo Unii nepřiměřenou finanční zátěž. S cílem obnovit konkurenceschopnost leteckých dopravců Unie v souladu s doporučeními uvedenými v Draghiho zprávě a zachovat v dlouhodobém horizontu konektivitu by proto měla revize nařízení č. 261/2004 omezit odpovědnost leteckého dopravce na lety, které provozuje jako provozující letecký dopravce.
- (20) Nařízení (ES) č. 2111/2005 ukládá povinnost informovat cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a směrnice 93/13/ES ukládá povinnost poskytnout informace o podmínkách. V případě narušení letu by cestující měli být nejen řádně informováni o svých právech, ale zároveň by měli být odpovídajícím způsobem informováni o samotné příčině narušení, jakmile jsou tyto informace k dispozici. Tyto informace by měly být poskytovány i v případě, že cestující získal letenku od zprostředkovatele usazeného v Unii. Tyto informace by měly být poskytnuty alespoň leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem, a to v přístupném formátu a případně prostřednictvím oznámení v mobilních aplikacích nebo pomocí jiných digitálních prostředků.
- (20a) Ve snaze zajistit lepší prosazování práv cestujících by vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování měly sledovat prosazování nařízení a rozhodnout o vhodných sankcích, které by motivovaly k dodržování tohoto nařízení.
- (21) S cílem zajistit lepší prosazování práv cestujících by měly členské státy umožnit spotřebitelům přístup k mechanismům mimosoudního řešení sporů poté, co tyto spotřebitelé neúspěšně podali stížnost nebo žádost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli. Těmito mechanismy by nemělo být dotčeno právo členských států určit, zda by účast leteckých dopravců nebo zprostředkovatelů měla být povinná.

- (21a) Pokud se cestující v případě narušení letu rozhodnou pro proplacení výdajů, měly by jim být proplaceny automaticky, a to včas a aniž by museli vyplnit zvláštní žádost.
- (22) Cestující by měli být odpovídajícím způsobem informováni o příslušných postupech podávání žádostí o náhradu škody a stížností leteckým dopravcům a měli by včas dostat odpověď. Pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán letiště, mohly by být lhůty pro odpověď prodlouženy. Cestující by rovněž měli mít možnost po podání stížnosti nebo žádosti předkládat jednotlivé spory s využitím mimosoudních opatření. Jelikož je však právo na účinné prostředky nápravy před soudem základním právem uznaným v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie, neměla by tato opatření cestujícím bránit v přístupu k soudům ani je v tomto přístupu omezovat.
- (22a) Aby cestující a spotřebitelé mohli uplatňovat svá práva týkající se žádostí, stížností a jednotlivých sporů, měli by mít možnost podat žádost přímo a osobně leteckým dopravcům, zprostředkovatelům nebo příslušným orgánům podle tohoto nařízení, a to jasným a přístupným způsobem.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) S ohledem na Úmluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením by letečtí dopravci měli osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu nařízení č. 1107/2006 bezplatně nabídnout možnost učinit zvláštní prohlášení o zájmu, jež by jim v souladu s Montrealskou úmluvou umožnilo nárokovat náhradu škody v plné výši s cílem zajistit, že poškození, zničení nebo ztráta vybavení pro mobilitu nebo zranění či úmrtí uznaných asistenčních psů budou nahrazeny v plné výši.

- (27a) Osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace by v případě ztráty, zničení nebo poškození odbaveného vybavení pro mobilitu měla mít nárok na jeho okamžitou náhradu ze strany leteckých dopravců. Vzhledem k tomu, že uznané asistenční psy nelze snadno nahradit, měla by být poskytnuta jiná dočasná řešení, která by jejich ztrátu, úmrtí nebo zranění nahradila.
- (28) Cestující občas nemají jasno v tom, jaká je povolená hmotnost, rozměry a počet zavazadel, které si mohou vzít na palubu letadla. S cílem zajistit, aby cestující byli v úplnosti informováni o povolených vlastnostech neodbavených i odbavených zavazadel, která jsou zahrnuta do ceny jejich letenky, měli by letečtí dopravci tyto vlastnosti jasně uvést při rezervaci a na letišti. S cílem zajistit cestujícím dostatečný osobní komfort během jejich cesty a jak uznal Evropský soudní dvůr ve věci C-487/12 (Vueling), mělo by jim být umožněno vzít si do kabiny zdarma osobní věci, které představují nezbytný aspekt jejich přepravy, splňují-li tyto věci platné požadavky na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy a jsou-li jejich hmotnost a rozměry přiměřené. Za osobní věci, které představují nezbytné aspekty přepravy cestujících, se považují předměty, které jsou po dobu trvání cesty nezbytné, a mohou zahrnovat cestovní pasy a jiné cestovní doklady, základní léky, osobní zařízení a materiál ke čtení, jakož i potraviny a nápoje odpovídající délce letu.
- (28a) Cestující by měli být při rezervaci v jasném a přístupném formátu informováni o maximálních rozměrech a hmotnosti zavazadel, která s sebou mohou v kabině přepravit. Aniž je dotčena zásada volné tvorby cen, měli by letečtí dopravci stanovit přiměřenou politiku, pokud jde o rozměry příručních zavazadel, která cestujícím umožní vzít si příruční zavazadlo do kabiny, splňuje-li platné požadavky na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy. Vzhledem k rozmanitosti politik leteckých dopravců je vhodné, aby byla v rámci přezkumu nařízení (ES) č. 1008/2008 posouzena proveditelnost zavedení jednotných minimálních pravidel pro příruční zavazadla.

- (29) Hudební nástroje mohou mít obrovskou peněžní, uměleckou i historickou hodnotu. Hudební nástroje jsou navíc nástroji, pomocí nichž hudebníci vykonávají své zaměstnání, na nichž pravidelně zkouší a s nimiž vystupují, a nelze je snadno nahradit. Cestující by proto měli mít právo přepravovat na vlastní odpovědnost hudební nástroje v kabině za předpokladu, že jsou tyto nástroje v souladu s pravidly týkajícími se kapacity, bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy a politikou týkající se maximálních povolených vlastností zavazadel leteckého dopravce. Jsou-li splněny požadavky v oblasti kapacity, bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy, měl by letecký dopravce usilovat o to, aby cestujícím umožnil přepravit hudební nástroje na dalších sedadlech za předpokladu, že byly zaplacený příslušné poplatky. Pokud to možné není, měly by být hudební nástroje pokud možno přepravovány za vhodných podmínek v nákladovém prostoru letadla. Nařízení (ES) č. 2027/97 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (30) [...]
- (31) Vzhledem ke krátkým lhůtám pro podávání stížností týkajících se práv a povinností podle nařízení č. 2027/97 by letečtí dopravci měli dát cestujícím možnost podat stížnost na příslušném formuláři, který bude ve formátu přístupném jak pro cestující se zdravotním postižením, tak pro osoby, které nepoužívají digitální nástroje, a bude k dispozici alespoň v mobilní aplikaci nebo na jejich internetových stránkách. Tento formulář by měl cestujícím umožnit podat okamžitou stížnost týkající se poškození, ztráty nebo zpoždění přepravy zavazadel.
- (32) Ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 2027/97 je obsoletní, neboť pojišťovací záležitosti nyní upravuje nařízení (ES) č. 785/2004. Toto ustanovení by proto mělo být zrušeno.
- (33) Je nezbytné, aby letečtí dopravci pravidelně upravovali finanční limity uvedené v příloze nařízení (ES) č. 2027/97 tak, aby zohledňovaly hospodářský vývoj, a to v souladu s přezkumem, který provádí podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

- (33a) V Draghiho zprávě byla zdůrazněna zásadní úloha dopravy pro konkurenceschopnost Unie a riziko odklonu podniků od dopravních uzlů v Unii k dopravním uzlům v sousedství Unie, které vyplývá z asymetričnosti předpisů. Nařízení č. 261/2004 se použije na cestující, kteří cestují z letiště nacházejícího se ve třetí zemi na letiště nacházející se na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pouze pokud je provozujícím leteckým dopravcem dotčeného letu letecký dopravce Unie. Do tří let od použitelnosti tohoto nařízení by Komise měla posoudit proveditelnost revize oblasti působnosti tohoto nařízení s cílem dále posílit úroveň ochrany cestujících a rovné podmínky mezi leteckými dopravci Unie a třetích zemí.
- (33b) V souvislosti s revizí nařízení (ES) č. 1008/2008 by měl být posouzen mechanismus na ochranu cestujících v případě platební neschopnosti leteckého dopravce.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž ochrany práv cestujících v letecké dopravě spravedlivým a vyváženým způsobem s ohledem na konkurenceschopnost odvětví letectví Unie a potřebu zachovat dlouhodobou konektivitu cestujících, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale z důvodu jeho rozsahu jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení č. 261/2004 se mění takto:

0. Článek 1 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„Toto nařízení stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících v letecké dopravě, jestliže:

- a) je jim odepřen nástup na palubu;
- b) je jejich let zrušen, zpožděn nebo změněn;
- c) zmeškají navazující let;
- d) jsou přemístěni do vyšší nebo nižší třídy.“

aa) odstavce 2 a 3 se zrušují.

1. Článek 2 se mění takto:

-a) definice v písmenu b) se nahrazuje tímto:

„„provozujícím leteckým dopravcem“ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy o letecké přepravě s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím. Provozující letecký dopravce, který s cílem uskutečnit své lety používá letadlo jiného leteckého dopravce, s posádkou nebo bez posádky tohoto jiného leteckého dopravce, bude pro účely tohoto nařízení považován za provozujícího leteckého dopravce;“

a) definice v písmenu c) se nahrazuje tímto:

„„leteckým dopravcem Unie“⁷ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí udělenou členským státem v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství⁸;“

⁷ Harmonizace v celém textu bude součástí revize právníky-lingvisty.

⁸ Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

- b) definice v písmenu d) se nahrazuje tímto:
„pořadatelem“⁷ rozumí osoba ve smyslu čl. 3 odst. 8 směrnice (EU) 2015/2302⁹;
- ba) definice v písmenu e) se nahrazuje tímto:
„soubornými službami“ rozumí souborné cestovní služby, které jsou definovány v čl. 3 odst. 2 směrnice (EU) 2015/2302;
- bb) definice v písmenu f) se nahrazuje tímto:
„letenkou“ rozumí platný doklad o smlouvě o letecké přepravě bez ohledu na jeho formu;
- bc) definice v písmenu g) se zrušuje.
- bd) definice v písmenu h) se nahrazuje tímto:
„cílovým místem určení“ rozumí místo určení letu nebo posledního navazujícího letu v rámci cesty;
- c) definice v písmenu i) se nahrazuje tímto:
„osobou se zdravotním postižením“ a „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ rozumí osoba, která má trvalé nebo dočasné fyzické, mentální, duševní nebo smyslové postižení, které jí ve spojení s různými překážkami může bránit v plném a účinném využívání přepravy na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo jejíž pohyblivost je při využívání přepravy snížena v důsledku věku;
- ca) definice v písmenu j) se nahrazuje tímto:
„odepřením nástupu na palubu“ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 0, nebo pokud byli předem informováni o tom, že jim bude odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, s výjimkou případů, kdy existují přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, jako jsou zdravotní důvody, důvody související s bezpečností nebo ochranou před protiprávními činy nebo nedostatečné cestovní doklady;
- cb) definice v písmenu k) se nahrazuje tímto:

⁹ Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1.

„dobrovolníkem“ rozumí cestující, který se přihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 0 a souhlasil s výzvou leteckého dopravce nenastoupit na palubu letadla výměnou za odpovídající náhradu;“

d) definice v písmenu l) se nahrazuje tímto:

„zrušením“ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který byla uzavřena smlouva o letecké přepravě. Let, při němž letadlo vzlétlo, ale z jakéhokoli důvodu se odklonilo na jiné letiště, než je letiště příletu uvedené v letence, nebo se vrátilo na letiště odletu, a nemůže pokračovat na letiště příletu uvedené v letence, je považován za zrušený, ledaže skutečné letiště příletu a letiště příletu uvedené v letence obsluhuje stejné místo, město nebo region a letecký dopravce poskytl cestujícímu dopravu na letiště příletu uvedené v letence. Za zrušení se považuje rovněž případ, kdy byla cestujícímu vydána letenka na let a čas odletu uvedený na letence cestujícího byl přesunut na dřívější dobu o více než jednu hodinu, ledaže nedojde ke změně v čase odbavení a čase nástupu na palubu, nebo ledaže cestující využil změněného letu;“

e) doplňují se nové definice, které znějí:

„aa) „třetí zemí“ rozumí jakákoli země nebo část území členského státu, na které se nevztahují Smlouvy;

ab) „zpožděním při odletu“ rozumí časový rozdíl mezi časem odletu uvedeným na letence cestujícího a skutečným časem odletu;

ac) „zpožděním při příletu“ rozumí časový rozdíl mezi časem příletu uvedeným na letence cestujícího a skutečným časem příletu;

ad) „přepravní třídou“ rozumí část kabiny pro cestující v letadle charakterizovaná odlišnými sedadly, odlišným uspořádáním sedadel nebo jakýmkoli rozdílem ve standardní službě poskytované cestujícím v porovnání s jinými částmi kabiny;

ga) „smlouvou o letecké přepravě“ rozumí smlouva o přepravě uzavřená mezi leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným zástupcem a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více lety;

m) „mimořádnými okolnostmi“ rozumí okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu. Pro účely tohoto nařízení je v příloze uveden demonstrativní seznam mimořádných okolností a seznam okolností, které se za mimořádné nepovažují;

- n) „letem“ rozumí operace letecké dopravy provozovaná jedním letadlem mezi dvěma letišti uvedenými na letence prostřednictvím předem stanovené trasy, letového řádu a jedinečného identifikačního čísla; zastávky pouze z technických či provozních důvodů se nezohledňují;
- o) „navazujícím letem“ rozumí let, který má cestujícímu na základě jediné smlouvy o letecké přepravě umožnit přiletět do přestupního místa, aby odletěl jiným letem, nebo jímž se v daném kontextu případně rozumí tento jiný let odlétající z přestupního místa;
- oa) „mezipřistáním“ rozumí úmyslné přerušení cesty na základě smlouvy o letecké přepravě na dobu delší, než je doba potřebná pro přímý tranzit, nebo při změně letu na dobu, která obvykle trvá až do času odletu dalšího navazujícího letu a výjimečně zahrnuje přenocování;
- p) „cestou“ rozumí let nebo navazující lety, během nichž je cestující přepravován z původního místa odletu do svého cílového místa určení v souladu s jedinou smlouvou o letecké přepravě. Cesta tam a zpět se považují za samostatné cesty;
- q) [...]
- r) [...]
- s) [...]
- t) [...]
- u) „časem odletu“ rozumí čas, kdy letadlo opustí pomocí vytlačení nebo vlastního pohonu odletové stání (čas zahájení pojíždění);
- v) „časem přiletu“ rozumí čas, kdy letadlo dosáhne příletového stání a kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy (čas ukončení pojíždění);
- w) „zdržením na odbavovací ploše“ rozumí při odletu doba delší než 30 minut mezi uzavřením dveří letadla a časem vzletu letadla, během které letadlo zůstává na zemi, nebo při příletu doba mezi dosednutím letadla na zem a otevřením dveří letadla;
- x) „nocí“ rozumí doba mezi půlnocí a šestou hodinou ranní;
- y) [...]
- ya) „dítětem“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě mladší 14 let;
- yb) „malým dítětem“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě ve věku do dvou let;

- zb) „trvalým nosičem“ rozumí každý nástroj, který umožňuje cestujícímu uchovávat informace způsobem vhodným pro jejich budoucí použití po dobu přiměřenou jejich účelu a který umožňuje reprodukci uchovávaných informací v nezměněném stavu;
- zc) „přístupným formátem“ rozumí formát, který umožňuje osobě se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace přístup k veškerým relevantním informacím a mimo jiné takové osobě umožňuje tak snadný a pohodlný přístup, jaký má osoba bez jakéhokoli postižení nebo poruchy, a který splňuje požadavky na přístupnost vymezené v souladu s platnými právními předpisy, jako je příloha I směrnice (EU) 2019/882;
- zd) „narušením“ rozumí odepření nástupu na palubu ve smyslu písmene j), zrušení ve smyslu písmene l), zdržení na odbavovací ploše ve smyslu písmene w), zpoždění při odletu ve smyslu písmene ab) nebo zpoždění při přiletu ve smyslu písmene ac);
- ze) „původním místem odletu“ rozumí místo odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci cesty.“

2. Článek 3 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

a) mají letenku na dotčený let
nebo

b) jsou leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem bez ohledu na důvod převedení z letu, na který měli zakoupenou letenku, na jiný let.“

aa) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Vztahuje se však na cestující, kterým letecký dopravce nebo zprostředkovatel vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů.“

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 3 písm. d), toto nařízení se vztahuje pouze na cestující přepravované motorovým letadlem s pevnými křídly.“

ba) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Není-li uvedeno jinak, za plnění povinností podle tohoto nařízení odpovídá provozující letecký dopravce.“

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Aniž je dotčen článek 12 tohoto nařízení, použije se toto nařízení rovněž na cestující přepravované podle smluv o souborných cestovních službách, pokud není smlouva o souborných cestovních službách ukončena nebo její plnění není ovlivněno z jiných důvodů, než je narušení letu.“

d) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„7. Článek 7 tohoto nařízení o náhradě škody se nepoužije, pokud k narušení dojde při navazujícím letu, který odlétá z letiště v Grónsku i na něj přilétá.“

e) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„8. Tímto nařízením není dotčeno právní postavení Španělského království, pokud jde o území Gibraltaru, jakož i území šije a letiště na něm postavené.

Použije se na letiště Gibraltar, pokud bude Španělské království po vyřešení sporu se Spojeným královstvím schopno nad uvedeným letištěm vykonávat účinnou kontrolu a zajistit uplatňování pravidel stanovených v tomto nařízení na toto letiště. Španělské království oznámí Komisi splnění těchto podmínek a Komise toto oznámení zveřejní v Úředním věstníku. Toto nařízení se na uvedené letiště použije od [prvního dne měsíce následujícího po] dni tohoto zveřejnění.“

3. Článek 4 se mění takto:

-a) doplňuje se nový odstavec 0:

„0. Tento článek se vztahuje na cestující, kteří se dostaví k nástupu na palubu u brány, po odbavení on-line nebo na letišti, jak je stanoveno, a v čase, který předem a písemně (i elektronickými prostředky) stanovil provozující letecký dopravce nebo zprostředkovatel, nebo není-li čas nástupu uveden, nejpozději 45 minut před časem odletu uvedeným na letence cestujícího. Vztahuje se rovněž na cestující, kteří se nedostaví k nástupu

na palubu, když byli předem informováni o tom, že jim bude nástup na palubu odepřen proti jejich vůli.“

-aa) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Pokud provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu letu, neprodleně o tom informuje dotčené cestující. Provozující letecký dopravce zároveň dotčeným cestujícím upřesní jejich konkrétní práva podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o přesměrování a proplacení výdajů podle článku 8 a pomoc podle článku 9.

Provozující letecký dopravce vyzve k tomu, aby se přihlásili dobrovolníci, kteří jsou připraveni nenastoupit na palubu letadla, a to za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dobrovolníkem a provozujícím leteckým dopravcem. Tato dohoda s dobrovolníkem o náhradě nahrazuje právo cestujícího na náhradu škody, jak je stanoveno v čl. 7 odst. 1, pouze pokud s tím dobrovolník výslovně vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo jiném digitálním prostředku na trvalém nosiči. Není-li takový souhlas udělen, obdrží dobrovolník bez zbytečného odkladu a nejpozději do sedmi kalendářních dnů od odepření nástupu na palubu od provozujícího leteckého dopravce, který nástup na palubu odepře, náhradu škody v souladu s čl. 7 odst. 1.“

-ab) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Jestliže se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující s letenkami mohli nastoupit na palubu letu, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli, s výjimkou cestujících uvedených v článku 11.“

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, neprodleně sdělí dotčeným cestujícím informace o tom, jak vyřídit stížnosti podle článků 15a a 16ac.

Provozující letecký dopravce, který nástup na palubu odepře, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8. Odchylně od čl. 8 odst. 1 písm. a), mají-li dotčení cestující nárok

na proplacení výdajů, musí být tato náhrada poskytnuta bez zbytečného odkladu a nejpozději do sedmi kalendářních dnů od odepření nástupu na palubu.

Provozující letecký dopravce, který nástup na palubu odepře, nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9. Odchylně od čl. 9 odst. 1 první odrážky se neprodleně poskytne občerstvení.

Provozující letecký dopravce, který odepře cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli, nahradí dotčeným cestujícím škodu v souladu s čl. 7 odst. 1 bez zbytečného odkladu a nejpozději do sedmi kalendářních dnů od odepření nástupu na palubu.“

b) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„4. Odstavce 2 a 3 se použijí rovněž na zpáteční lety, kdy je cestujícímu odepřen nástup na palubu z důvodu toho, že cestující neuskutečnil předchozí let v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.

5. Pokud cestující nebo zprostředkovatel požádá o opravu chyby v zápisu příjmení či jména (jmen) jednoho nebo několika cestujících nebo o administrativní změnu těchto jmen, provozující letecký dopravce tuto chybu opraví nebo provede změnu alespoň jednou až do 48 hodin před odletem, aniž by cestujícímu nebo zprostředkovateli účtoval dodatečný poplatek.“

4. Článek 5 se mění takto:

-a) doplňuje se nový odstavec 0:

„0. V případě zrušení letu provozující letecký dopravce o zrušeném letu neprodleně informuje dotčené cestující. Provozující letecký dopravce současně dotčeným cestujícím upřesní jejich konkrétní práva podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o přesměrování a proplacení výdajů podle článku 8 a pomoc podle článku 9, jakož i informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody podle článku 7 a vyřizování stížností podle článků 15a a 16ac.

Provozující letecký dopravce bez zbytečného odkladu upřesní dotčeným cestujícím důvody zrušení. Cestující jsou oprávněni na požádání obdržet písemné odůvodnění zrušení letu. Provozující letecký dopravce tyto informace poskytne jasným způsobem do sedmi kalendářních dnů od podání žádosti.“

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. „Provozující letecký dopravce zrušeného letu bez zbytečného odkladu nabídne dotčeným cestujícím jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8.“

ab) vkládají se nové odstavce 1a a 1b, které znějí:

„1a. Provozující letecký dopravce nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.

1b. Cestující jsou oprávněni obdržet od provozujícího leteckého dopravce zrušeného letu náhradu škody v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím mezní lhůty stanovené v čl. 7 odst. 1a poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b). Za tímto účelem letecký dopravce systematicky poskytuje cestujícím předvyplněné formuláře v přístupném formátu a na trvalém nosiči. Letecký dopravce poskytne odpověď ve lhůtě stanovené podle čl. 7 odst. 2a.“

ac) Odstavec 2 se zrušuje.

b) Odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení způsobily mimořádné okolnosti a nebylo by možné mu zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření. Na tyto mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo na alespoň jeden ze tří předchozích letů v rotačním pořadí, které měly být uskutečněny stejným letadlem, a pokud existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zrušením letu. Důkazní břemeno týkající se existence této přímé příčinné souvislosti nese provozující letecký dopravce.

4. Právo na pomoc podle odstavce 1a a na náhradu škody podle odstavce 1b se neuplatní, pokud byli cestující o zrušení informováni nejméně 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, nese provozující letecký dopravce.“

c) [...]

5. Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Zpoždění

0. Pokud provozující letecký dopravce očekává, že let bude zpožděn, informuje o tom dotčené cestující neprodleně a nejpozději v čase odletu uvedeném na letence cestujícího. Jak je to jen možné, obdrží cestující pravidelné aktualizace v reálném čase. Provozující letecký dopravce současně dotčeným cestujícím upřesní jejich konkrétní práva podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o pomoc podle článku 9, informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody podle článku 7 a o vyřizování stížností podle článků 15a a 16ac.

Provozující letecký dopravce bez zbytečného odkladu upřesní dotčeným cestujícím důvody zpoždění. Cestující jsou oprávněni na požádání obdržet písemné odůvodnění zpoždění při příletu. Provozující letecký dopravce zpožděného letu tyto informace poskytne jasným způsobem do sedmi kalendářních dnů od podání žádosti.

1. Provozující letecký dopravce nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.

1a. Prodlouží-li se čekací doba nejméně o mezní lhůty definované v čl. 7 odst. 1a od času odletu uvedeného na letence cestujícího, nabídne provozující letecký dopravce dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu volbu mezi přesměrováním a proplacením výdajů v souladu s článkem 8.

2. Cestující mají na požádání právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zpožděného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud cestující dosáhne cílového místa určení se zpožděním při přiletu přesahujícím mezní hodnoty stanovené v čl. 7 odst. 1a.

Cestující jsou oprávněni na požádání obdržet od provozujícího leteckého dopravce náhradu škody za zpožděný let v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím mezní lhůty stanovené v čl. 7 odst. 1a poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b).

3. [...]

3a. Tento článek se použije rovněž v případě, že doba odletu uvedená na letence cestujícího byla provozujícím leteckým dopravcem odložena.

Právo na pomoc podle odstavce 1 a na náhradu škody podle odstavce 2 se neuplatní, pokud byl cestující o dané změně informován nejméně 14 kalendářních dnů před dobou odletu uvedenou na letence cestujícího. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o změně v čase, nese provozující letecký dopravce.

4. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zpoždění při příletu způsobily mimořádné okolnosti a nebylo by možné mu zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření. Na tyto mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo na alespoň jeden ze tří předchozích letů v rotačním pořadí, které měly být uskutečněny stejným letadlem, a pokud existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zpožděním při odletu navazujícího letu. Důkazní břemeno týkající se existence této přímé příčinné souvislosti nese provozující letecký dopravce.

5. [...]“

6. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6-2a

Zdržení na odbavovací ploše

0. V případě zdržení na odbavovací ploše poskytne provozující letecký dopravce cestujícím v maximální možné míře pravidelné aktuální informace v reálném čase.

1. S výhradou omezení týkajících se bezpečnosti či ochrany před protiprávními činy zajistí provozující letecký dopravce v případě, že dojde ke zdržení na odbavovací ploše, dostatečné vytápění nebo chlazení kabiny pro cestující, bezplatný přístup k toaletám na palubě letadla, a aby byla věnována potřebná pozornost osobám uvedeným v článku 11. Pokud tím nedojde k prodloužení zdržení na odbavovací ploše nebo pokud to není neslučitelné s požadavky na leteckou bezpečnost a ochranu letectví před protiprávními činy, poskytne provozující letecký dopravce na palubě letadla bezplatně pitnou vodu.
2. Pokud zdržení na odbavovací ploše dosáhne maximální doby tři hodin na letišti nacházejícím se na území členského státu, na nějž se vztahuje Smlouva, letadlo bude přistaveno k bráně nebo jinému vhodnému místu výstupu z letadla, kde bude cestujícím dovoleno vystoupit. Zpoždění na odbavovací ploše může trvat déle než tato lhůta, pouze pokud letadlo nemůže opustit své místo na odbavovací ploše z důvodů souvisejících s bezpečností, imigrační kontrolou, řízením letového provozu nebo ochranou před protiprávními činy.
3. Cestující, kteří byli nuceni vystoupit z letadla podle odstavce 2, mají nárok na práva stanovená v člancích 6 a 11 s ohledem na zpoždění na odbavovací ploše a čas odletu uvedený na letence cestujícího.

Článek 6a

Zmeškaný navazující let během cest realizovaných na základě jediné smlouvy o letecké přepravě

1. Pokud cestující během cesty zmešká navazující let v důsledku narušení předchozího letu, provozující letecký dopravce předchozího letu, který byl narušen, má povinnost poskytnout cestujícímu přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b) a pomoc v souladu s článkem 9.
 - 1a. Nemůže-li provozující letecký dopravce přesměrovat cestujícího do mezní lhůty definované v čl. 7 odst. 1a od okamžiku odletu zmeškaného navazujícího letu uvedeného na letence cestujícího, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8.

2. Cestující má rovněž právo obdržet na požádání náhradu škody od leteckého dopravce provozujícího narušený let v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud cestující dosáhne cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím mezní hodnoty stanovené v čl. 7 odst. 1a.

Cestující jsou oprávněni na požádání obdržet od leteckého dopravce provozujícího narušený let náhradu škody v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím mezní lhůty stanovené v čl. 7 odst. 1a poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b).

2a. Pokud cestující plánuje a uskuteční mezipřistání, považuje se za cílové místo určení cestujícího letiště, na němž se uskutečňuje mezipřistání.

3. [...]

4. [...]“

7. Článek 7 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. V případě narušení se za podmínek stanovených v člancích 4, 5, 6 nebo 6a a v tomto článku použijí tyto částky náhrady škody:

- a) 300 EUR u cest o délce nejvýše 3 500 kilometrů a všech cest v rámci Unie;
- b) 500 EUR u cest delších než 3 500 kilometrů.

Odchylně od předchozího pododstavce, v případě cest mezi nejvzdálenějšími regiony a jiným územím některého z členských států, na které se vztahují Smlouvy, se částky náhrady škody určí na základě skutečné délky cest.“;

aa) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. V případě zpoždění při příletu po přesměrování v návaznosti na zrušení podle článku 5, zpoždění při příletu podle článku 6 nebo zpoždění při příletu po zmeškaném navazujícím letu podle článku 6a vzniká právo na náhradu škody v případě zpoždění při příletu o více než:

- a) čtyři hodiny u cest o délce nejvýše 3 500 kilometrů a všech cest v rámci Unie;
- b) šest hodin u cest delších než 3 500 kilometrů.“;

ab) vkládá se nový odstavec 1b, který zní:

„1b. Při určování vzdáleností pro účely tohoto nařízení je základem vzdálenost mezi původním místem odletu a cílovým místem určení. V případě navazujícího letu se bere v úvahu pouze původní místo odletu a letiště cílového místa určení. Tyto vzdálenosti se měří metodou ortodromické dráhy letu.“;

b) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

2. Pokud se cestující rozhodne pokračovat v cestě podle čl. 8 odst. 1 písm. b) a během přeměrování dojde k dalšímu narušení, cestující může vznést nárok na náhradu škody pouze jednou v průběhu cesty do cílového místa určení.

2a. Žádosti o náhradu škody podle tohoto článku podává cestující do šesti měsíců ode dne skutečného data odletu uvedeného na letence cestujícího. Do 14 kalendářních dnů od podání žádosti provozující letecký dopravce buď vyplatí náhradu škody, nebo cestujícímu poskytne odůvodnění, proč náhradu škody nevyplatí, případně včetně jasného a odůvodněného vysvětlení mimořádných okolností podle čl. 5 odst. 3 nebo čl. 6 odst. 4. Pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.

Nezaplatí-li provozující letecký dopravce požadovanou náhradu škody, může cestující podat stížnost v souladu s článkem 16ac.

3. Náhrada škody se vyplácí v hotovosti, nebo jinou formou, pokud s tím cestující vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo jiném digitálním prostředku na trvalém nosiči, jinými prostředky.

4. [...]

5. [...]“

ba) odstavec 4 se zrušuje.

8. Článek 8 se nahrazuje tímto:

Právo na proplacení výdajů nebo přesměrování

1. V případě narušení se za podmínek stanovených v člancích 4, 5, 6 nebo 6a a v tomto článku cestujícímu nabídne bezplatně volba mezi těmito možnostmi:

- a) do 14 kalendářních dnů ode dne odletu narušeného letu uvedeného na letence cestujícího bude cestujícímu automaticky proplacena plná cena letenky za neuskutečněnou část či části cesty a za část či části již uskutečněné cesty, pokud let již neslouží účelu ve vztahu k původním cestovním plánům cestujícího, a tato částka mu bude vyplacena v hotovosti, nebo jinou formou, pokud s tím cestující vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo jiném digitálním prostředku na trvalém nosiči, a zároveň mu v relevantních případech bude poskytnut zpáteční let do původního místa odletu, a to co nejdříve po čase odletu uvedeném na letence cestujícího nebo po dohodě s cestujícím před tímto časem; pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů;
- b) cestující bude pokračovat v cestě prostřednictvím přesměrování do cílového místa určení při nejbližší příležitosti po čase odletu uvedeném na jeho letence nebo po dohodě s cestujícím před tímto časem, nebo
- c) cestující bude přesměrován do cílového místa určení v pozdější době podle jeho přání s výhradou dostupnosti míst.

2. [...]

3. Aby cestující dorazil do místa určení při nejbližší příležitosti, jak je stanoveno v odstavci 1, nabídne provozující letecký dopravce v závislosti na dostupnosti a za předpokladu, že jsou splněny přepravní podmínky srovnatelné s těmi, které byly stanoveny ve smlouvě o letecké přepravě, alespoň jednu z těchto alternativních možností, které může cestující zvážit a vyjádřit s nimi souhlas v podepsaném dokumentu nebo jiném digitálním prostředku na trvalém nosiči:

- a) let nebo navazující lety na stejné trase, jaká je stanovena ve smlouvě o letecké přepravě,

- b) jinou trasu, a to i na jiná letiště nebo z jiných letišť, než jaká byla uvedena ve smlouvě o letecké přepravě. V takovém případě nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího na tato jiná letiště, než jaká byla uvedena ve smlouvě o letecké přepravě, nebo z těchto jiných letišť,
- c) využití služeb provozovaných jiným leteckým dopravcem, nebo
- d) použití jiného druhu dopravy, je-li to vhodné s ohledem na vzdálenost, kterou je třeba překlenout.

4. [...]

5. Pokud cestující informoval provozujícího leteckého dopravce o svém rozhodnutí pokračovat v cestě v souladu s odst. 1 písm. b) a odstavcem 7 a pokud provozující letecký dopravce nenabídl přesměrování do tří hodin, může si cestující sám zajistit přesměrování v souladu s odstavcem 3.

V případě zrušení letu se první pododstavec použije od okamžiku odletu uvedeného na letence cestujícího.

Cestující přitom omezí výdaje na to, co je nezbytné, přiměřené a vhodné. Provozující letecký dopravce uhradí náklady nepřesahující 400 % plné ceny letenky nebo letenek, které cestujícímu vznikly, a to do 14 kalendářních dnů od podání žádosti. Pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.

6. [...]

7. Cestující si může zvolit mezi proplacením výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrováním v pozdější době v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), dokud cestující neakceptuje přesměrování při nejbližší příležitosti, které mu provozující letecký dopravce nabídl v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b), nebo dokud se cestující nerozhodne zajistit si přesměrování sám v souladu s čl. 8 odst. 5.

Cestující o své volbě informuje provozujícího leteckého dopravce.“

9. Článek 9 se mění takto:

-a) název článku se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Právo na pomoc“;

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. V případě narušení a za podmínek stanovených v člancích 4, 5, 6, 6a a 6-2a a v tomto článku a pokud je čekací doba na jejich let nebo náhradní dopravu prodloužena alespoň o dvě hodiny, jsou cestujícím bezplatně nabídnuty tyto služby:

- a) občerstvení každé dvě hodiny čekání;
- b) jídlo po třech hodinách a poté každých 5 hodin čekání, nejvýše však tři jídla za den;
- c) dva telefonní hovory, textové zprávy a přístup k internetu.

Provozující letecký dopravce může omezit nebo odmítnout pomoc poskytovanou podle předchozího pododstavce, pokud by její využití vedlo k dalšímu zpoždění cestujících.“;

aa) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pokud je při čekání na let nebo náhradní dopravu nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí, jsou cestujícím navíc bezplatně nabídnuty tato služby:

- a) ubytování v hotelu;
- b) doprava z letiště do místa ubytování a zpět.“;

ab) vkládají se nové odstavce 2a, 2b a 2c, které znějí:

„2a. Provozující letecký dopravce může ke splnění svých povinností podle odst. 1 písm. a) a b) a odstavce 2 použít poukazy. Poukazy lze uplatnit ve všech prodejnách nabízejících potraviny a občerstvení na letišti, kde byli dotčení cestující zdrženi, na palubě jejich letu a případně v ubytování poskytnutém podle odst. 2 písm. a).

2b. Pokud provozující letecký dopravce neplní své povinnosti podle odstavců 1, 2 a 2a, mohou dotčení cestující přijmout vlastní opatření v rozsahu nákladů, které jsou nezbytné, přiměřené a odpovídají délce čekání a nákladům na občerstvení a stravu na letišti, kde byli cestující zdrženi. Letecký dopravce provozující narušený let uhradí náklady, které cestujícím vznikly, do 14 kalendářních dnů od podání žádosti o proplacení. Pokud řídící

orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.

2c. Na všech letištích v Unii řídicí orgán letiště zavede opatření, která zajistí, aby pitná voda a dobíjecí stanice pro elektronická zařízení mohly být bezplatně k dispozici bez ohledu na denní dobu, let či terminál.“;

ac) odstavec 3 se zrušuje;

b) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„4. Je-li narušení způsobeno mimořádnými okolnostmi a tomuto narušení by nebylo možné zabránit, ani kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření, může letecký dopravce omezit ubytování poskytované podle odst. 2 písm. a) na nejvýše tři noci.

5. [...]

6. Pokud se cestující rozhodne na původním místě odletu pro proplacení výdajů podle čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo rozhodne-li se pro přesměrování v pozdější době podle čl. 8 odst. 1 písm. c), nemá v souvislosti s příslušným letem žádná další práva z hlediska pomoci podle čl. 9 odst. 1 a 2.“

10. Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Změna třídy na vyšší nebo nižší

1. Jestliže provozující letecký dopravce umístí cestující do třídy vyšší, než pro kterou byla zakoupena letenka, nepožaduje žádnou dodatečnou platbu.

2. Jestliže provozující letecký dopravce umístí cestujícího do nižší přepravní třídy, než pro kterou byla zakoupena letenka, do kalendářních 14 dnů od data změny třídy a aniž by o to byl žádán, poskytne cestujícímu pomocí prostředků uvedených v čl. 7 odst. 3 náhradu ve výši alespoň:

- a) 40 % ceny letu u letů na vzdálenost nejvýše 3 500 kilometrů, nebo
 - b) 75 % ceny letu u letů na vzdálenost nad 3 500 kilometrů.
3. Pokud cena letu není uvedena na letence, náhrada uvedená v odstavci 2 se vypočte na základě poměru daného letu k celkové vzdálenosti, na níž se vztahuje smlouva o letecké přepravě, vypočítané podle čl. 7 odst. 1b.
4. Cena letu nezahrnuje daně a poplatky uvedené na letenkách, pokud ani požadavek platit tyto daně a poplatky, ani jejich výše nezávisí na třídě, pro kterou byly letenky zakoupeny.
5. Tento článek se nevztahuje na výhody nabízené prostřednictvím vyšší ceny v rámci stejné třídy dopravy, jako jsou zvláštní místa nebo stravování.“

10a. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

Letištní pohotovostní plány

1. Na letištích Unie, jejichž roční objem přepravy činí více než pět milionů cestujících, řídicí orgán letiště zajistí, aby provoz řídicího orgánu letiště a poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti, zejména leteckých dopravců a poskytovatelů služeb pozemního odbavení, byl koordinován na základě řádného pohotovostního plánu, který řeší možné situace mnohočetného zrušení nebo zpoždění letů, v jejichž důsledku by mohl být na letišti zdržen značný počet cestujících. Pohotovostní plán se zavede s cílem zajistit, aby zdrženým cestujícím byly poskytnuty přiměřené informace, a obsahuje ujednání za účelem omezení jejich čekací doby a nepohodlí na minimum.
- 1a. Letištní pohotovostní plány zohlední konkrétní a individuální potřeby cestujících, jak jsou definovány v článku 11.
2. Pohotovostní plán se zavádí zejména za účasti výboru uživatelů letiště uvedeného ve směrnici Rady 96/67/ES o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Unie, jakož i poskytovatelů služeb pozemního odbavení a jiných poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti. Pohotovostní plán obsahuje rovněž kontaktní údaje osoby určené nebo osob určených leteckými dopravci, kteří jsou členy výboru uživatelů letiště, aby je

zastupovala/y na místě v případě mnohočetných zrušení nebo zpoždění letů. Letecký dopravce zajistí, aby určená osoba nebo určené osoby měly k dispozici prostředky nezbytné k poskytování pomoci cestujícím v souladu s povinnostmi vyplývajícími z tohoto nařízení v případě narušení.

3. Řídicí orgán letiště sdělí pohotovostní plán výboru uživatelů letiště uvedenému ve směrnici Rady 96/67/ES a na požádání vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování tohoto nařízení podle čl. 16 odst. 1.

3a. Členský stát může rozhodnout, že letiště, na které se nevztahuje odstavce 1 a které se nachází na jeho území, má plnit povinnosti stanovené v odstavcích 1 až 3.

4. Na letištích Unie, která nedosahují mezní hodnoty stanovené v odstavci 1 nebo na která se nevztahuje odstavce 3a, vynaloží řídicí orgán letiště veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k uzavření ujednání s uživateli letiště s cílem informovat zdržené cestující v případech, kdy došlo k mnohočetným zrušením nebo zpožděním letů, kvůli nimž byl na letišti zdržen značný počet cestujících.“

11. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Cestující se specifickými potřebami

0. Veškeré informace poskytované cestujícím podle tohoto nařízení se poskytují v přístupném formátu.

1. Tento článek se vztahuje na všechny osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, malé děti, děti bez doprovodu a těhotné ženy, pokud byl provozující letecký dopravce informován o jejich zvláštních potřebách pomoci nejpozději v okamžiku, kdy bylo narušení oznámeno. Vztahuje se rovněž na osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc, pokud byla provozujícímu leteckému dopravci tato skutečnost oznámena nejpozději při odbavení; provozující letečtí dopravci mohou požadovat doložení této skutečnosti.

Má se za to, že toto oznámení se vztahuje na všechny cesty v rámci smlouvy o letecké přepravě.

1a. Nejpozději při odbavení a s výhradou disponibility míst musí být každé osobě doprovázející osoby uvedené v odstavci 1 nebo doprovázející dítě bezplatně nabídnuta možnost sedět na sousedících sedadlech.

1b. Při nástupu do letadla dají provozující letečtí dopravci přednost osobám uvedeným v odstavci 1 a všem osobám nebo uznaným asistenčním psům, kteří je doprovázejí.

2. Při uplatňování přesměrování a pomoci v souladu s články 8 a 9 věnuje provozující letecký dopravce potřebám osob uvedených v odstavci 1 zvláštní pozornost. Letečtí dopravci poskytnou toto přesměrování a pomoc těmto osobám co nejdříve, a to včetně všech osob nebo uznaných asistenčních psů, kteří je doprovázejí.

3. Ustanovení čl. 9 odst. 4 se nevztahuje na cestující uvedené v odstavci 1, ani na osoby nebo uznané asistenční psy, kteří je doprovázejí.“

11a. Článek 12 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 12

Další práva“;

b) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Tímto nařízením nejsou dotčena práva ani nároky cestujících stanovené v jiných právních aktech. Náhrada škody poskytnutá podle článku 7 nebo čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení se odečte od náhrady škody poskytnuté podle jiných právních aktů, jako je směrnice (EU) 2015/2302, pokud tato práva chrání stejný zájem nebo sledují stejný cíl.

Není-li tak stanoveno v tomto odstavci, nejsou tímto nařízením dotčena zejména práva a nároky podle směrnice (EU) 2015/2302. Náhrada škody nebo snížení ceny poskytnuté podle směrnice (EU) 2015/2302 a náhrada škody poskytnutá podle článku 7 nebo čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení se vzájemně odečtou, aby se zabránilo nadměrné náhradě škody, pokud tato práva chrání stejný zájem nebo sledují stejný cíl.

Bez ohledu na právo pořadatele souborných služeb pro cesty požadovat náhradu nebo vrácení peněz v souladu s článkem 22 směrnice (EU) 2015/2302, aniž je dotčen článek 13 tohoto nařízení, a odchýlně od čl. 8 odst. 1 písm. a), pokud je let součástí smlouvy o souborných službách pro cesty podle směrnice (EU) 2015/2302, nemají cestující právo na proplacení výdajů podle tohoto nařízení, pokud odpovídající právo vyplývá ze směrnice (EU) 2015/2302.

Pokud již byla cestujícímu vyplacena náhrada škody nebo proplaceny výdaje podle právních předpisů třetí země, částka takové náhrady škody nebo proplacených výdajů se odečte od částky náhrady škody nebo proplacených výdajů poskytnuté podle tohoto nařízení.“

12. Článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13

Právo na následný postih

Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení nebo vnitrostátního práva vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob.“

13. Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Povinnosti informovat cestující

0. Provozující letecký dopravce uvede na své internetové stránce a v mobilní aplikaci informační přehled, v němž jsou uvedena práva podle tohoto nařízení, včetně postupu vyřizování stížností.

0a. Při nabízení letenek na let nebo navazující lety a před nákupem informují letečtí dopravci a zprostředkovatelé cestujícího o:

- a) druhu nabízené letenky či letenek, a zejména o tom, zda se na letenku či letenky vztahuje jediná smlouva o letecké přepravě nebo kombinace samostatných smluv o letecké přepravě;
- b) právech a povinnostech cestujícího, provozujícího leteckého dopravce a zprostředkovatele podle tohoto nařízení, jak jsou připojeny ke smlouvě o letecké přepravě, včetně informací o postupu proplacení výdajů,
- c) lhůtě, ve které může cestující požádat o změnu jména, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 5, bez jakýchkoli dodatečných poplatků, a o příslušném postupu za tímto účelem; a
- d) příslušných podmínkách.

Za účelem splnění požadavku na informace stanoveného v prvním pododstavci písm. c) může letecký dopravce a zprostředkovatel použít shrnutí ustanovení tohoto nařízení, které vypracovala Komise ve všech úředních jazycích Unie a zpřístupnila veřejnosti.

0b. Zprostředkovatel nebo letecký dopravce, který prodává letenky, na které se vztahuje kombinace smluv o letecké přepravě, informuje cestujícího před nákupem o tom, že se na letenky vztahují samostatné smlouvy o letecké přepravě bez práva podle článků 7, 8 a 9 na proplacení výdajů, přesměrování nebo pomoc v případě zmeškaného navazujícího letu či zmeškaných navazujících letů podle samostatné smlouvy o letecké přepravě. Tyto informace se poskytují jasným způsobem při prodeji letenek.

Letečtí dopravci a zprostředkovatelé poskytují informace podle tohoto odstavce v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v jazyce, který je mezinárodně používán, a to na trvalém nosiči.

1. Řídicí orgán letiště zajistí, aby u odbavovací přepážky (včetně samoobslužných odbavovacích kiosků) a u brány pro nástup na palubu letadla byl jasně uveden tento text: „Pokud Vám byl odepřen nástup na palubu nebo má-li Váš let nejméně dvouhodinové zpoždění, požádejte u odbavovací přepážky nebo u brány pro nástup na palubu o informační přehled, v němž jsou uvedena Vaše práva, zejména ohledně proplacení výdajů či přesměrování, pomoci a případné náhrady škody.“ Tento text je uveden alespoň v jazyce (jazycích) místa letiště a v mezinárodně používaném jazyce. Za tímto účelem řídicí orgány letiště spolupracují s provozujícími leteckými dopravci.

2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]"

13a. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 15a

Stížnost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli

1. Každý letecký dopravce a každý zprostředkovatel zavede v rámci své příslušné oblasti odpovědnosti mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. Své kontaktní údaje zpřístupní v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce. Podrobné informace o postupu vyřizování stížností musí být přístupné veřejnosti, včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Cestujícím se rovněž jasné poskytnou informace o kontaktních údajích subjektu či subjektů určených členskými státy podle článku 16 a subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16ac a případně o jejich příslušných povinnostech. Uvedené informace jsou dostupné v úředním jazyce nebo jazycích členských států, v nichž letecký dopravce a zprostředkovatel působí.
2. Pokud cestující předloží stížnost prostřednictvím mechanismu uvedeného v odstavci 1, musí být tato stížnost podána do šesti měsíců od narušení, kterého se týká. Do 30 kalendářních dnů od podání stížnosti letecký dopravce nebo zprostředkovatel, kterému je stížnost určena, buď poskytne odůvodněnou odpověď, nebo v řádně odůvodněných výjimečných případech informuje cestujícího, že cestující obdrží konečnou odpověď ve lhůtě kratší než dva měsíce ode dne podání stížnosti. V případě, že spor nebylo možné vyřešit, obsahuje odpověď rovněž příslušné kontaktní údaje subjektu či subjektů určených podle článku 16 nebo subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16ac, včetně poštovní adresy, internetových stránek a e-mailové adresy.

3. Pokud cestující podají stížnost prostřednictvím mechanismu uvedeného v odstavci 1, není tím dotčeno jejich právo předkládat spory k mimosoudnímu řešení v souladu s článkem 16ac nebo domáhat se nápravy prostřednictvím soudního řízení, s výhradou promlčecích lhůt v souladu s vnitrostátním právem.“

14. Článek 16 se nahrazuje tímto:

„Článek 16

Prosazování

1. Každý členský stát určí subjekt či subjekty odpovědné za prosazování tohoto nařízení, pokud jde o cesty z letišť a na letiště, která se nacházejí na jeho území. Subjekt nebo subjekty, které byly v souladu s tímto odstavcem určeny, oznámí členské státy Komisi.

2. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování důkladně sleduje soulad s požadavky tohoto nařízení a přijímá opatření nezbytná k zajištění toho, aby byla práva cestujících dodržována.

2a. Cestující mohou vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování oznámit údajná porušení tohoto nařízení. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování může provádět šetření a rozhodnout o přijetí opatření v oblasti prosazování na základě informací uvedených v takových oznámeních.

3. Sankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující. Tyto sankce musí být zejména dostatečné k tomu, aby pro dopravce a zprostředkovatele představovaly finanční pobídku k zajištění trvalého souladu s tímto nařízením.

4. [...]

5. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zveřejní čtyři roky po datu použitelnosti tohoto nařízení a poté každých pět let na svých internetových stránkách zprávu o své činnosti, o opatřeních v oblasti prosazování a jejich výsledcích, včetně uplatněných sankcí. Tyto zprávy také předloží Komisi.

6. Pro potřeby záležitostí, na něž se vztahuje toto nařízení, sdělí provozující letečtí dopravci a zprostředkovatelé vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování v členských státech, v nichž působí, kontaktní údaje osoby či osob nebo subjektu určených k tomu, aby jejich jménem trvale jednali a přijímali dokumenty vydané vnitrostátním subjektem či subjekty odpovědnými za prosazování. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování si mohou tyto informace vzájemně vyměňovat za účelem prosazování tohoto nařízení.“

15. Vkládá se nový článek, který zní:

Článek 16a

[...]

„Článek 16ac

Mimosoudní řešení sporů

Členské státy zajistí, aby cestující v letecké dopravě mohli předkládat jednotlivé spory v návaznosti na stížnosti nebo žádosti podle tohoto nařízení subjektu nebo subjektům odpovědným za mimosoudní řešení sporů. Členské státy informují Komisi o subjektu či subjektech odpovědných za řešení sporů podle tohoto článku. Členské státy mohou rozhodnout, že se tento odstavec použije pouze ve sporech mezi leteckými dopravci či zprostředkovateli a spotřebiteli.“

Článek 16b

[...]

Článek 16c

[...]

16. Článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

Přezkum a zpráva

1. Každé tři roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o seznamu mimořádných okolností uvedeném v příloze

s ohledem na události ovlivňující včasný a efektivní provoz letů, k nimž došlo v předchozích dvou letech.

Ke zprávě v případě potřeby přiloží legislativní návrh.

2. Tři roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování, prosazování a výsledcích tohoto nařízení.

V první zprávě tři roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení Komise posoudí:

- a) zda je nezbytné a možné provést revizi oblasti působnosti tohoto nařízení s cílem dále posílit ochranu cestujících a rovné podmínky mezi leteckými dopravci Unie a třetích zemí, jakož i aspekty konektivity. Komise zejména posoudí rizika kompetenčních sporů a obtíže související s prosazováním a doporučí způsoby, jak tato rizika zmírnit a tyto obtíže řešit;
- b) nutnost úpravy mezních lhůt stanovených v čl. 7 odst. 1a na základě statistických údajů o vývoji zpoždění a zrušení letů za předchozích pět let a každý rok ode dne použitelnosti tohoto nařízení;
- c) proveditelnost další automatizace žádostí o náhradu škody a plateb v případě zpoždění.

Komise rovněž připojí informace o posílené ochraně cestujících v letecké dopravě využívajících lety ze třetích zemí, které provozují dopravci ze zemí mimo EU.

Zpráva rovněž obsahuje přezkum částek stanovených v čl. 7 odst. 1 a procentní výše náhrad stanovených v čl. 10 odst. 2, přičemž zohlední mimo jiné vývoj leteckých tarifů, míru inflace a statistiky o odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění a zmeškaných navazujících letech, které lze přičíst leteckým dopravcům, jakož i statistiky o přesunech do nižší třídy za předchozích pět let.

Ke zprávě v případě potřeby přiloží legislativní návrhy.“

17. Příloha 1 tohoto nařízení se doplňuje jako příloha nařízení č. 261/2004.

Článek 2

Nařízení (ES) č. 2027/97 se mění takto:

-1. V článku 2 se odstavec 1 mění takto:

a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „leteckým dopravcem Unie“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008;¹⁰

b) doplňuje se nové písmeno h), které zní:

„h) „vybavením pro mobilitu“ rozumí jakékoli vybavení, jehož účelem je pomoci s mobilitou osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu čl. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 1107/2006¹¹;

c) doplňuje se nové písmeno i), které zní:

„i) „uznaným asistenčním psem“ rozumí pes zvláště vycvičený pro zvýšení nezávislosti a samostatnosti osob se zdravotním postižením, který byl úředně uznán v souladu s platnými vnitrostátními předpisy, pokud takové předpisy existují;“

d) doplňuje se nové písmeno j), které zní:

„j) „přístupným formátem“ rozumí formát, který umožňuje osobě se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace¹ přístup k veškerým relevantním informacím a mimo jiné takové osobě umožňuje tak snadný a pohodlný přístup, jaký má osoba bez jakékoli poruchy nebo postižení, a který splňuje požadavky na přístupnost vymezené v souladu s platnými právními předpisy, jako je příloha I směrnice (EU) 2019/882;“

e) doplňuje se nové písmeno k), které zní:

¹⁰ Harmonizace definic a terminologie v celém textu bude součástí revize právníky-lingvisty.

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě, Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.“;

„k) „zprostředkovatelem“ rozumí fyzická nebo právnická osoba jiná než dopravce, která v rámci své živnosti, podnikání nebo povolání jedná jménem dopravce nebo cestujícího za účelem uzavření smlouvy o přepravě;“

f) doplňuje se nové písmeno l), které zní:

„l) „osobní věci“ rozumí neodbavené zavazadlo představující nezbytný aspekt přepravy cestujících, které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy a jehož maximálními rozměry jsou 40 x 30 x 15 cm nebo splňuje podmínku, že se vejde do prostoru pod sedadlem;“

g) doplňuje se nové písmeno m), které zní:

„m) „příručním zavazadlem“ rozumí neodbavené zavazadlo, které není osobní věcí a které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu před protiprávními činy.“

-1a. V čl. 3 odst. 1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Patří sem i odpovědnost leteckého dopravce Unie týkající se zpoždění přepravy cestujících či zavazadel.“

1. V článku 3 se zrušuje odstavec 2.

1a. Článek 3a se nahrazuje tímto:

„Článek 3a

Dodatečná částka, kterou v souladu s čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a aniž je dotčen článek 6a, může letecký dopravce Unie požadovat, učiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na doručení jeho zavazadel na místo určení, se řídí tarifem, který odráží dodatečné náklady na přepravu a pojištění zavazadel oceněných nad limit odpovědnosti. Tarif je cestujícím sdělen na požádání.“

1b. V článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. V případě úmrtí či zranění cestujících letecký dopravce Unie neprodleně a v každém případě nejpozději do patnácti dnů po zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody provede takové zálohové platby, které mohou být požadovány k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb úměrně k utrpěné újmě.“

2. V článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Aniž je dotčen odstavec 1, nesmí být zálohová platba na jednoho cestujícího v případě úmrtí cestujících nižší než 16 % minimální výše odpovědnosti, která je stanovena podle čl. 21 odst. 1 Montrealské úmluvy a definována Mezinárodní organizací pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy.“

3. [...]

3a. Na konci čl. 6 odst. 2 se doplňuje tato odrážka:

„– informace pro osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace o jejich právu učinit bezplatně zvláštní prohlášení o zájmu týkající se hodnoty jejich vybavení pro mobilitu.“

3b. V článku 6 se doplňují nové odstavce, které znějí:

„4. Všichni letečtí dopravci poskytnou ve svých mobilních aplikacích a na svých internetových stránkách formulář, který cestujícím umožní okamžitě podat on-line nebo v tištěné podobě stížnost týkající se poškození, zpoždění přepravy nebo ztráty zavazadel. Datum předložení formuláře považuje letecký dopravce za datum podání stížnosti podle čl. 31 odst. 2 a 3 Montrealské úmluvy i v případě, že daný letecký dopravce později požaduje další informace. Tímto odstavcem není dotčeno právo cestujícího podat stížnost jinými prostředky ve lhůtách stanovených Montrealskou úmluvou.

5. Veškeré informace poskytnuté podle tohoto článku, včetně formulářů pro podávání stížností, jsou v přístupném formátu a jsou zpřístupněny i osobám, které nepoužívají digitální nástroje.

6. Veškeré informační povinnosti podle tohoto článku se vztahují rovněž na zprostředkovatele, když prodávají leteckou přepravu do Unie, z Unie nebo v rámci Unie.“

4. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6a

1. Při přepravě odbaveného vybavení pro mobilitu nebo uznaných asistenčních psů letecký dopravce Unie zajistí, aby každé osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace byla nabídnuta možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to při rezervaci, v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006 a nejpozději při předání vybavení leteckému dopravci a v případě uznaného asistenčního psa při nástupu na palubu letadla. V takovém případě letecký dopravce Unie nepožaduje od dotčených cestujících dodatečný poplatek. Je-li vybavení zničeno, ztraceno, poškozeno nebo jeho přeprava zpožděna nebo dojde-li k úmrtí či zranění uznaného asistenčního psa, může letecký dopravce Unie požadovat, aby dotčená osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace doložila výši zájmu uvedeného v prohlášení tím, že předloží doklad o nákladech na náhradu – včetně dočasné náhrady – vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.

Při prodeji letecké přepravy jménem leteckého dopravce Unie nabízejí zprostředkovatelé dotčeným cestujícím možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to při rezervaci a v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006. Toto zvláštní prohlášení o zájmu se podává za stejných podmínek, jaké jsou stanoveny v předchozím odstavci. Zprostředkovatel předá prohlášení leteckému dopravci Unie co nejdříve.

2. [...]

3. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění přepravy odbaveného vybavení pro mobilitu nebo úmrtí či zranění uznaného asistenčního psa je letecký dopravce Unie povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje částku uvedenou cestujícím v prohlášení, pokud ovšem neprokáže, že nárokováná částka je vyšší než skutečný zájem osoby na doručení do místa určení.

4. Použije-li se odstavec 3, a aniž jsou dotčeny články 7, 8 a příloha I čtvrtý pododstavec nařízení č. 1107/2006, vynaloží letečtí dopravci Unie urychleně veškeré přiměřené úsilí, aby okamžitě poskytli potřebné dočasné náhrady za odbavené vybavení pro mobilitu a dočasná řešení nahrazující uznané asistenční psy. Osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace si může tuto dočasnou náhradu bezplatně ponechat, dokud nebude vyplacena náhrada škody uvedená v odstavci 3 nebo dokud letečtí dopravci Unie dané právnické nebo fyzické osobě neproplatí náklady na potřebnou dočasnou náhradu vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.

5. Soulad s odstavcem 4 nepředstavuje uznání odpovědnosti leteckého dopravce Unie.

Článek 6b

[...]

Článek 6c

[...]

Článek 6d

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1008/2008, všichni letečtí dopravci a zprostředkovatelé, když prodávají leteckou přepravu do Unie, z Unie nebo v rámci Unie, jasně uvedou v přístupném formátu při rezervaci, jakož i ve svých mobilních aplikacích a na svých internetových stránkách a v případě leteckých dopravců rovněž na požádání zpřístupní na letišti (včetně samoobslužných odbavovacích kiosků):

- maximální povolené rozměry a hmotnost zavazadel, které jsou cestující oprávněni přepravovat v kabině a v nákladovém prostoru letadla pro danou tarifní třídu na každém z letů zahrnutých do rezervace cestujícího,
- jakákoli omezení počtu kusů, která se uplatní v rámci maximálních povolených vlastností zavazadel v daném případě,
- za jakých podmínek se v kabině a nákladovém prostoru letadla přepravují křehké nebo cenné předměty, jako jsou hudební nástroje, sportovní vybavení, dětské kočárky a dětské sedačky,
- aniž je dotčen odstavec 1a, případné dodatečné poplatky uplatňované za přepravu odbavených a neodbavených zavazadel, včetně hudebních nástrojů uvedených v článku 6e,
- zvláštní důvody, které mohou bránit přepravě neodbavených zavazadel v kabině podle odstavce 2.

1a. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1107/2006, povolí letečtí dopravci cestujícím přepravu osobní věci v kabině bez dodatečných nákladů.

2. Pokud zvláštní důvody, např. bezpečnostní důvody, kapacitní důvody nebo změna typu letadla po provedení rezervace, zabrání tomu, aby osobní věc uvedená v odstavci 1a nebo příruční zavazadlo byly přepraveny v kabině, může letecký dopravce taková neodbavená zavazadla přepravit v nákladovém prostoru letadla, avšak nesmí za to cestujícímu účtovat žádné další poplatky.

2a. Odstavce 1a a 2 se vztahují na všechny letecké dopravce odlétající z letiště nacházejícího se na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, a na všechny letecké dopravce Unie přilétající na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy.

3. Tímto článkem nejsou dotčena omezení týkající se neodbavených zavazadel stanovená předpisy EU a mezinárodními předpisy v oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy, jako jsou nařízení (ES) č. 300/2008 a prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998.

Článek 6e

1. Letecký dopravce Unie povolí cestujícímu přepravit hudební nástroj v kabině letadla určené pro cestující s výhradou použitelných pravidel týkajících se bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy a technických specifikací a omezení dotčeného letadla. Hudební nástroje jsou k přepravě v kabině letadla přijaty za předpokladu, že tyto nástroje lze v kabině bezpečně uložit do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující. Letecký dopravce může stanovit, že hudební nástroj je součástí povoleného neodbaveného zavazadla cestujícího a že jako další zavazadlo vedle tohoto povoleného zavazadla jej přepravit nelze.

2. S výhradou použitelných pravidel týkajících se bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy, je-li hudební nástroj příliš velký, než aby mohl být v kabině bezpečně uložen do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující, může letecký dopravce požadovat uhrazení druhého tarifu, pokud je tento hudební nástroj přepravován jako neodbavené zavazadlo na druhém sedadle. Kromě toho může být po cestujících požadováno, aby si vybrali a zakoupili sousedící sedadla jak pro cestujícího, tak pro hudební nástroj, přičemž jedním z nich by vždy bylo sedadlo u okna pro hudební nástroj. Je-li to možné, měly by být hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru letadla s výhradou použitelných bezpečnostních pravidel, prostorových omezení a technických specifikací příslušného letadla.“

5. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Do [datum bude uvedeno v pozdější fázi] Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení.“

6. Příloha nařízení (ES) č. 2027/97 se nahrazuje přílohou 2 tohoto nařízení.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne ... [2 roky od data vstupu tohoto nařízení v platnost].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně
