

**Bruselj, 6. junij 2025
(OR. en)**

**9795/25
ADD 1**

**Medinstitucionalna zadeva:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 73
CONSOM 96
CODEC 747**

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Zadeva:	Predlog uredbe o spremembi Uredbe (ES) št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage – izid posvetovanja

V vednost vam v prilogi pošiljamo kompromisno besedilo navedenega predloga, o katerem je Svet za promet, telekomunikacije in energijo (promet) dosegel politični dogovor na seji 5. junija 2025.

2013/0072 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega predloga nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

¹ UL L , , str. .

² UL L , , str. .

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91³ in Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage⁴ sta pomembno prispevali k zaščiti pravic letalskih potnikov, kadar so njihovi potovalni načrti moteni zaradi zavrnitve vkrcanja, velikih zamud ali odpovedi leta ali neustreznega ravnanja s prtljago.
- (2) Vendar pa so številne pomanjkljivosti, ki so bile odkrite med izvajanjem pravic na podlagi uredb, onemogočale izkoriščanje celotnega potenciala v smislu uresničevanja varstva potnikov. Za zagotovitev učinkovitejše, uspešnejše in doslednejše uporabe pravic letalskih potnikov v Uniji so potrebne številne prilagoditve trenutnega pravnega okvira. To je bilo poudarjeno v Poročilu o državljanstvu EU za leto 2010 o odpravljanju ovir za pravice državljanov EU⁵, v katerem je Komisija napovedala ukrepe, s katerimi bo zagotovila niz skupnih pravic, predvsem za letalske potnike, in njihovo ustrezno uveljavljanje.
- (2a) Študija, ki jo je Komisija naročila in objavila leta 2020 (v nadaljnjem besedilu: študija), je pokazala, da je potnikova glavna prioriteta, da mu je nudena pomoč v primeru motnje potovanja in ponujena možnost spremembe poti, da tako čim prej prispe v namembni kraj. Študija je pokazala, da je plačilo odškodnine po prednostnem vrstnem redu na tretjem mestu. Po drugi strani je študija pokazala tudi, da so se absolutni in relativni stroški, ki jih imajo letalski prevozniki zaradi izvajanja Uredbe (ES) št. 261/2004, od leta 2011 znatno povečali, kar bi lahko dolgoročno povzročilo omejitev števila prog, na katerih se opravljajo leti, ali zmanjšanje povezljivosti, ki je potnikom na voljo. Pri reviziji Uredbe (ES) št. 261/2004 bi se zato morali osredotočiti zlasti na pravice potnikov do pomoči in spremembe poti, pri tem pa upoštevati ekonomske spodbude za letalske prevoznike in učinke na povezljivost.

³ UL L 46, 17.2.2004, str. 1.

⁴ UL L 285, 17.10.1997, str. 1; spremenjena v UL L 140, 30.5.2002, str. 2.

⁵ COM(2010) 603 final.

- (2b) Za potnike, ki potujejo na letu, za katerega veljajo obveznosti javne službe, bodisi po polni bodisi po znižani ceni, bi morale na podlagi te uredbe veljati enake pravice.
- (3) Za povečanje pravne varnosti za letalske prevoznike in potnike je potrebna natančnejša opredelitev pojma „izredne razmere“, ki upošteva sodbo Sodišča v zadevi C-549/07 (Wallentin-Hermann), v kateri se razlaga prvotna različica Uredbe (ES) št. 261/2004. Takšno opredelitev bi bilo treba dodatno pojasniti z neizčrpnimi seznamami razmer, ki so jasno opredeljene kot izredne ali neizredne. Komisija bi morala vsaka tri leta pregledati seznam izrednih razmer ter po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predlagati posodobitev tega seznama.
- (3a) V prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004, kot jo je Sodišče razložilo v zadevi C-549/07 (Wallentin-Hermann), se nepričakovana tehnična težava ni štela za izredne razmere, razen če je bila omejena na skrito napako, nastalo pri izdelavi, ki jo je razkril proizvajalec zrakoplova ali pristojni organ, ali na poškodbo na zrakoplovu zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj. Vendar bi bilo treba glede na pridobljene izkušnje in dejstvo, da je zelo pomembno zagotoviti, da pravice, podeljene potnikom na podlagi te uredbe, ne ogrožajo varnosti, v določenih primerih tehnične težave v zvezi z določeno opremo šteti za izredne razmere.
- (3b) V prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004, kot jo je Sodišče razložilo v združenih zadevah C-156/22, C-157/22 in C-158/22 (TAP Portugal), se nepričakovana odsotnost člana posadke, ki je nepogrešljiv za zagotovitev leta, zaradi bolezni ali celo nepričakovane smrti malo pred odhodom leta ni štela za izredne razmere. Čeprav so letalski prevozniki dolžni sprejeti vse razumne ukrepe za zagotovitev zamenjave pilota, kopilota ali najmanjšega zahtevanega števila članov posadke, je za zagotovitev izpolnjevanja te obveznosti v praksi zunaj domačih baz prevoznika potrebno veliko časa in finančnih stroškov. Zato je ustrezno določiti, da se nepričakovana bolezen ali smrt takega nepogrešljivega člana posadke, na primer dan pred odhodom leta, zunaj domačih baz letalskega prevoznika šteje za izredne razmere.

- (3c) V prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004, kot jo je Sodišče razložilo v zadevah C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann in drugi), C-613/20 (Eurowings) in C-287/20 (Ryanair), stavke osebja letalskega prevoznika niso bile obravnavane kot izredne razmere. Vendar v primeru stavke nekatere zahteve ne spadajo v pristojnost letalskega prevoznika in nanje nima vpliva, kot so spremembe upokojitvene starosti ali finančnih prispevkov, ki jih lahko obravnavajo le javni organi. Zato je ustrezno določiti, da se nekatere stavke osebja letalskega prevoznika štejejo za izredne razmere.
- (4) V prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004, kot jo je Sodišče razložilo v zadevi C-173/07 (Emirates), pojem „let“ v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004 ni bil opredeljen, temveč se je zanj štelo, da ga v bistvu sestavlja en zračni prevoz kot „enota“ tega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot. Za preprečitev negotovosti in ob upoštevanju pridobljenih izkušenj bi bilo treba zdaj jasno opredeliti pojem „let“ ter z njim povezana pojma „povezovalni let“ in „potovanje“.
- (4a) V prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004, kot jo je Sodišče razložilo v zadevi C-537/17 (Wegener), se je ta uredba uporabljala za vsak del leta, ki je bil del enega potovanja, ne glede na to, kje je bil let opravljen, vključno z leti, ki so bili v celoti opravljeni zunaj Unije. Kadar je začetni kraj odhoda na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, ali kadar je dejanski letalski prevoznik dejanski letalski prevoznik iz Unije ter kadar je končni namembni kraj potovanja na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, bi bilo treba uporabljati to uredbo.
- (4b) Študija je pokazala višjo raven skladnosti letalskih prevoznikov iz Unije z Uredbo (ES) št. 261/2004. Zato bosta ponovna vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev za letalske prevoznike iz Unije in letalske prevoznike, ki niso iz Unije, ter izboljšanje gospodarske trajnostnosti letalskih prevoznikov iz Unije podprla vodilni položaj Unije in nazadnje izboljšala varstvo potnikov na splošno.

- (4ba) Člen 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije priznava posebne značilnosti najbolj oddaljenih regij, zlasti zaradi njihove oddaljenosti. Glede na izkušnje, pridobljene z Uredbo 261/2004, je v končno korist potnikov nujno, da se sprejmejo ustrezne določbe za zagotovitev ozemeljske kontinuitete z najbolj oddaljenimi francoskimi regijami in inkluzivnosti po vsej Uniji. Zaradi posebnih značilnosti potovanj med najbolj oddaljenimi regijami in drugimi ozemlji EU bi bilo treba potnike na takih potovanjih obravnavati glede na dejansko dolžino potovanja.
- (4c) Za Grenlandijo so značilni težke vremenske razmere, zelo nizka gostota prebivalstva in oddaljenost njenih naseljenih krajev. Za zagotovitev povezljivosti in ohranitev razpoložljivosti letov znotraj Grenlandije obveznosti glede odškodnine ne bi smele veljati za lete znotraj Grenlandije, tudi kadar gre za povezovalne lete, ki pristajajo ali vzletajo na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi.
- (4d) Uredba (ES) št. 261/2004 ne bi smela posegati v status in suverenost nad gibraltarsko ožino, na kateri je gibraltarsko letališče, ter v pravni položaj Kraljevine Španije v zvezi s tem, ob upoštevanju trenutnih okoliščin in za zagotovitev pravne varnosti pa bi bilo treba določiti, da bi se morala pravila iz Uredbe (ES) št. 261/2004 za gibraltarsko letališče uporabljati le, kadar po rešitvi spora z Združenim kraljestvom Kraljevina Španija lahko izvaja učinkovit nadzor nad navedenim letališčem in zagotovi uporabo pravil iz te uredbe za navedeno letališče ter je bilo uradno obvestilo o tem objavljeno v Uradnem listu.
- (4e) Vozovnice po sklenitvi pogodbe o letalskem prevozu s potnikom izda ali odobri dejanski letalski prevoznik. Biti morajo prepoznavne z enotno številko vozovnice in vsebovati edinstveno referenco v zvezi s pogodbo o letalskem prevozu, izdano ob rezervaciji. Zajemati bi morale en let ali povezovalni let potovanja, brez upoštevanja vmesnih postankov za tehnične in operativne namene. Vsebovati bi morale več informacij o navedenem letu ali povezovalnem letu, kot so datum leta, odhod in prihod, predvideni čas odhoda in prihoda, ime in priimek potnika, številka leta ter ime dejanskega letalskega prevoznika.

- (5) V zadevi C-22/11 (Finnair) je Sodišče odločilo, da je treba pojem „zavrnitev vkrcanja“ razlagati tako, da se nanaša ne le na zavrnitev vkrcanja zaradi prevelikega števila rezervacij, ampak tudi na zavrnitve vkrcanja iz drugih razlogov, na primer zaradi operativnih težav. Potnikom, ki so se javili za vkrcanje in jim je bilo vkrcanje zavrnjeno ali ki so bili vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno, bi bilo treba brez nepotrebnega odlašanja povrniti stroške.
- (5a) Obenem obstajajo utemeljeni razlogi za zavrnitev vkrcanja potnikov, kot so zdravstveni, varnostni ali varovalni razlogi ali neustrezne potne listine. Letalski prevozniki imajo tudi utemeljene razloge za zavrnitev vkrcanja potnikom, ki kažejo moteče vedenje, ki ogroža varnost ali varovanje leta, kot je navedeno v spremenjeni Konvenciji o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih. Dokazno breme bi moral nositi dejanski letalski prevoznik.
- (7) Da bi se izboljšale ravni varstva, potnikom ne bi smelo biti zavrnjeno vkrcanje na povratni let iz razloga, ker se niso vkrcali na odhodni let iz iste pogodbe o letalskem prevozu.
- (8) Na podlagi sedanje ureditve so potniki za napake v zapisu svojih imen včasih sankcionirani s kazenskimi upravnimi taksami. Ustrezni popravki napak pri rezervaciji ali popravki v primeru upravne spremembe bi morali biti omogočeni brezplačno, pod pogojem, da ne pomenijo spremembe ure, datuma, poti ali potnika.
- (9) V primerih odpovedi leta bi moral odločitev o povračilu stroškov, nadaljevanju potovanja s spremembo poti ali odložitvi potovanja sprejeti potnik in ne letalski prevoznik.
- (10) Upravljalci letališč na letališčih, katerih letni promet ni manjši od petih milijonov potnikov, ter izvajalci bistvenih letaliških storitev, zlasti letalski prevozniki in ponudniki storitev zemeljske oskrbe, bi morali sodelovati, da bi čim bolj zmanjšali učinek, ki ga imajo večkratne motnje letov na potnike. V ta namen bi morali upravljalci letališč za takšne primere pripraviti načrte izrednih ukrepov in sodelovati pri oblikovanju takšnih načrtov. Na vseh drugih letališčih bi si moral upravitelj letališča v primerih, kadar veliko potnikov obtiči na letališču, po najboljših močeh prizadevati za usklajevanje in dogovarjanje z uporabniki letališča za obveščanje potnikov, ki so obtičali.

- (10a) Uredba (ES) št. 261/2004 bi morala izrecno vključevati pravico do odškodnine za potnike, ki jih prizadene velika zamuda, v skladu s sodbo Sodišča v združenih zadevah C-402/07 in C-432/07 (Sturgeon). V skladu z načelom enakega obravnavanja, na katerega se sklicuje navedena sodba, bi bilo treba za povračila, spremembo poti in odškodnine uporabljati enaka pravila.
- (11) V sodbi v zadevi Sturgeon je bila navedena triurna časovna omejitev za enkratni sprožitveni rok za odškodnino v primerih zamude. Vendar izkušnje, pridobljene po sprejetju Uredbe 261 kažejo, da številnih zamud ni mogoče odpraviti v treh urah, kot je navedeno v sodbi, kratka omejitev pa lahko poveča število odpovedi letov, kadar letalski prevozniki posredne učinke zamud letov na naslednje lete zmanjšajo z odpovedjo enega ali več letov, da se zrakoplov premesti na naslednji let. V večini primerov bi potnik še vedno raje imel zamudo kot odpoved, saj ima večjo gotovost, da bo čim prej prispel v namembni kraj. Na številnih progah je pogostost letov omejena, v primeru odpovedi pa potniku ni mogoče takoj zagotoviti spremembe poti. Podaljšanje časovne omejitve zato za potnika pomeni prednost.
- (11a) Da bi ohranili povezljivost, bi bilo treba razširiti omejitve, nad katerimi zamude povzročijo nastanek pravice do odškodnine, tako da se upoštevata finančni učinek in učinek na konkurenčnost v sektorju. S tem se bo mogoče izogniti spodbujanju kakršnega koli povečanja pogostosti odpovedi ali omejitev števila prog, na katerih se opravlja prevoz, ali zmanjšanja povezljivosti, ki je dolgoročno na voljo potnikom. Za zagotovitev, da za potnike, ki potujejo znotraj EU, veljajo enaki pogoji glede odškodnin, bi morala biti omejitev enaka za vsa potovanja znotraj Unije.

- (11b) Namen standardizirane odškodnine v prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004 je nadomestiti izgubo časa, ki je skupna vsem potnikom, medtem ko bi lahko zneski, določeni v prvotni različici Uredbe (ES) št. 261/2004, v številnih primerih presegli vrednost škode, ki so jo utrpeli potniki in kot je bila ugotovljena z ekonomskimi študijami. Zato je ustrezno opredeliti različne omejitve za odškodnino glede na razdaljo motenega leta in zamudo pri prihodu.
- (11c) V skladu s prizadevanji Unije za spodbujanje podnebno nevtralne in okolju prijazne mobilnosti je ustrezno tudi zagotoviti, da se regulativni okviri za pravice potnikov z vidika načinov prevoza čim bolj zbližujejo in da se odškodnine med načini prevoza izravnavajo.
- (12) Za zagotovitev pravne varnosti bi morale biti v Uredbi (ES) št. 261/2004 izrecno potrjeno, da sprememba voznih redov letov na potnike vpliva podobno kot odpovedi ali zamude in zato bi morale zanjo veljati enake pravice.
- (13) Potnikom, ki so zamudili povezovalni let, ki je del potovanja, zaradi motnje prejšnjega leta, bi bilo treba med čakanjem na spremembo poti zagotoviti ustrezno pomoč. V takšnih primerih bi morali biti potniki v skladu z načelom enakega obravnavanja upravičeni do odškodnine, ko prispejo v končni namembni kraj nadomestnega leta ali prevoza, podobno kot potniki, ki so utrpeli motnje pri neposrednih letih.
- (13a) Ob rezervaciji in pred nakupom vozovnic bi morali letalski prevozniki ali, kjer je to ustrezno, posredniki potnike jasno obvestiti, ali bo za njihove potovalne načrte veljala enotna pogodba o letalskem prevozu, in o njihovih pravicah na podlagi Uredbe, zlasti v zvezi z zamujenimi povezovalnimi leti.
- (14) Za izboljšanje varstva potnikov bi bilo treba pojasniti, da imajo potniki na letih z zamudo pravico do pomoči in odškodnine ne glede na to, ali čakajo na letališkem terminalu ali že sedijo v zrakoplovu. Ker potniki v slednjem primeru nimajo dostopa do storitev, ki so na voljo na terminalu, bi bilo treba njihove pravice okrepiti z vidika osnovnih potreb in pravice do izkrcanja. Pravica do izkrcanja se lahko omeji le iz razlogov, povezanih z varnostjo, priseljevanjem, kontrolo zračnega prometa ali varovanjem. Če je letalski prevoznik tik pred tem, da izkrca potnike, vendar ga organi za kontrolo zračnega prometa obvestijo, da bo letalo kmalu vzletelo, bi mu bilo treba dovoliti, da zavrne izkrcanje potnikov.

- (15) Kadar se potnik odloči za možnost spremembe poti, ki se izvede takoj, ko je mogoče, letalski prevoznik to spremembo poti pogosto pogojuje z razpoložljivostjo sedežev na svojih letih, s čimer potnikom odreka možnost za hitrejšo spremembo poti z nadomestnim prevozom. Zato bi moral prevoznik predlagati tudi druge možnosti spremembe poti, vključno do nadomestnega letališča, po drugi poti, na letih drugega prevoznika ali z drugimi načini prevoza, kadar bi to lahko pospešilo spremembo poti. Nadomestna sprememba poti bi morala biti odvisna od razpoložljivosti sedežev. Če letalski prevoznik ni ponudil spremembe poti in se skupno čakanje podaljša za vsaj tri ure, bi moral imeti potnik pravico, da sam poskrbi za spremembo poti, da bi brez nepotrebne zamude prispel v končni namembni kraj. Stroške take spremembe poti bi moral pod določenimi pogoji nositi letalski prevoznik, sama sprememba pa bi morala biti izvedena pod primerljivimi pogoji prevoza.
- (15a) Letalski prevozniki bi si morali pri spremembi poti potnikov prizadevati zagotoviti, da lahko potniki potujejo s svojo prtljago, tako z registrirano kot neregistrirano prtljago. Potnik bi moral letalskemu prevozniku dovoliti, da ravna drugače, če so omejitve prevoza prtljage povzročile dodatne zamude potnikom, ki čakajo na spremembo poti, brez poseganja v odgovornost letalskega prevoznika v zvezi s prtljago potnikov, ki jo urejata Uredba št. 2027/97 in Montrealska konvencija.
- (15b) Primerljivost pogojev prevoza je lahko odvisna od številnih dejavnikov in okoliščin. Kadar je mogoče in če to ne povzroča dodatnih zamud, potniki ne bi smeli biti premeščeni v nižji potovalni razred od tistega, ki je naveden na rezervaciji. Potnikom bi bilo treba spremembo poti ponuditi brez dodatnih stroškov, četudi se ta sprememba izvede z drugim letalskim prevoznikom ali drugim načinom prevoza ali v višjem potovalnem razredu ali po prevoznini, višji od tiste, ki je bila plačana za prvotni let. Razumno si je treba prizadevati, da bi se izognili dodatnim povezavam. Kadar se za spremembo poti uporabi drug letalski prevoznik ali nadomestni način prevoza, bi moral biti skupni čas potovanja v istem ali po potrebi višjem potovalnem razredu kolikor je razumno mogoče podoben načrtovanemu času potovanja prvotnega leta. Če je na voljo več letov s primerljivim potovalnim časom, bi morali potniki, ki imajo pravico do spremembe poti, sprejeti ponudbo letalskega prevoznika za spremembo poti, vključno na letih tistih letalskih prevoznikov, ki sodelujejo z dejanskim letalskim prevoznikom. Če je bila pomoč invalidnim osebam ali osebam z omejeno mobilnostjo rezervirana za prvotni let, bi morala biti taka pomoč v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2006 na voljo tudi na nadomestni progi.

- (16) Potnikom bi bilo treba zagotoviti pomoč od časa odhoda po voznem redu do odhoda njihovega leta ali nadomestnega prevoza. V primeru dolgotrajnih izrednih razmer je odgovornost letalskih prevoznikov v zvezi z nastanitvijo potnikov zaenkrat neomejena. Ta negotovost, ker ni predvidljive časovne omejitve, lahko ogrozi finančno stabilnost prevoznikov in posledično negativno vpliva na potnike v smislu povezljivosti. Letalski prevoznik bi zato moral imeti možnost, da zagotavljanje namestitve omeji na tri nočitve. Poleg tega bi se moralo z načrtovanjem izrednih ukrepov in hitrimi spremembami poti zmanjšati tveganje, da potniki na letališčih običijo dlje časa.
- (17) [...]
- (18) Potrebe potnikov s posebnimi potrebami, kot so invalidne osebe, osebe z omejeno mobilnostjo, otroci, dojenčki, nosečnice in osebe, ki potrebujejo posebno zdravstveno pomoč, kot so osebe s hudo sladkorno boleznijo ali epilepsijo, lahko zahtevajo posebno pozornost dejanskega letalskega prevoznika. Zlasti je morda zanje težje urediti nastanitev v primeru motenj letov. Zato se za te kategorije potnikov, če so ti letalskega prevoznika pravočasno obvestili, ne bi smele uporabljati omejitve v zvezi s pravico do nastanitve v primeru izrednih razmer.
- (18a) Uredba (ES) št. 261/2004 se uporablja tudi za potnike, ki so zračni prevoz rezervirali kot del paketnega potovanja. Z revizijo naj bi bila dodatno izboljšana skladnost med Direktivo (EU) 2015/2302⁶ in Uredbo. V tem smislu potniki ne smejo kopičiti ustreznih pravic, zlasti ne na podlagi obeh zakonodajnih aktov.
- (19) Za trenutno raven zamud in odpovedanih letov v EU niso krivi samo letalski prevozniki. Da bi spodbudili vse akterje v letalski verigi k iskanju učinkovitejših in pravočasnih rešitev za zmanjšanje neprijetnosti, ki jih potnikom povzročijo zamude in odpovedi letov, bi letalski prevozniki morali imeti pravico zahtevati nadomestilo od vseh tretjih oseb, ki so prispevale k nastanku zahtevkov za odškodnino ali drugih obveznosti.

⁶ UL L 326, 11.12.2015.

- (19a) Sodišče Evropske unije je v zadevi C-502/18 (České aerolinie) razsodilo, da mora v primeru povezovalnih letov, ki spadajo na področje uporabe Uredbe, vsak dejanski letalski prevoznik, ki je sodeloval pri izvedbi vsaj enega od teh povezovalnih letov, potniku plačati odškodnino v skladu s to uredbo ne glede na to, ali je bil let, ki ga je opravil, moten ali ne. Čeprav je v Uredbi opozorjeno, da lahko dejanski prevozniki, ki izpolnjujejo obveznosti iz Uredbe, zahtevajo odškodnino od katere koli tretje strani, je iz študije razvidno, da pravica do pravnega varstva iz Uredbe ni zelo učinkovita. Zato letalski prevozniki iz Unije nosijo nesorazmerno finančno breme v primerjavi z letalskimi prevozniki, ki niso iz Unije. Da bi ponovno vzpostavili konkurenčnost letalskih prevoznikov iz Unije v skladu s priporočili iz Draghijevega poročila in dolgoročno ohranili povezljivost, bi morali z revizijo Uredbe (ES) št. 261/2004 zato omejiti odgovornost letalskega prevoznika na lete, ki jih opravlja kot dejanski letalski prevoznik.
- (20) Uredba (ES) št. 2111/2005 nalaga obveznost informiranja potnika o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, Direktiva 93/13/EGS pa obveznosti zagotavljanja informacij o pogojih poslovanja. Potnike bi bilo treba ne le pravilno obvestiti o njihovih pravicah v primeru motenj leta, ampak bi jih bilo treba tudi ustrezno obvestiti o vzroku same motnje, takoj ko so te informacije na voljo. Te informacije bi bilo treba zagotoviti tudi, kadar potnik letalsko vozovnico kupi pri posredniku s sedežem v Uniji. Take informacije bi moral zagotoviti vsaj letalski prevoznik ali posrednik v dostopni obliki in po potrebi s tako imenovanimi potisnimi obvestili iz mobilnih aplikacij ali drugimi digitalnimi sredstvi.
- (20a) Za zagotovitev boljšega izvrševanja pravic potnikov bi morali nacionalni izvršilni organi spremljati izvrševanje Uredbe in odločiti o ustreznih sankcijah, da bi spodbudili spoštovanje te uredbe.
- (21) Za zagotovitev boljšega izvrševanja pravic potnikov bi morale države članice potrošnikom omogočiti dostop do mehanizmov za alternativno reševanje sporov, potem ko so se ti potrošniki neuspešno pritožili oziroma so neuspešno vložili zahtevek pri letalskem prevozniku ali posredniku. Ti mehanizmi ne bi smeli posegati v pravico držav članic, da določijo, ali bi morale biti sodelovanje letalskih prevoznikov ali posrednikov obvezno.

- (21a) Kadar se potniki odločijo za povračilo stroškov po motnji, bi jim bilo treba samodejno in pravočasno povrniti stroške, ne da bi morali izpolniti poseben zahtevek.
- (22) Potnike bi bilo treba ustrezno obvestiti o ustreznih postopkih za vložitev zahtevkov za odškodnino in pritožb pri letalskih prevoznikih ter jim pravočasno posredovati odgovor. Če upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, je roke za odgovore mogoče podaljšati. Potniki bi morali imeti tudi možnost, da po pritožbah ali zahtevkih vložijo individualne spore z alternativnimi ukrepi. Ker pa je pravica do učinkovitega pravnega sredstva pred sodiščem temeljna pravica, priznana v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, navedeni ukrepi ne bi smeli preprečevati niti ovirati dostopa potnikov do sodišč.
- (22a) Da bi potniki in potrošniki lahko uveljavljali svoje pravice v zvezi z zahtevki, pritožbami in individualnimi spori, bi morali imeti možnost, da pri letalskih prevoznikih, posrednikih ali ustreznih organih iz te uredbe neposredno in osebno vložijo vlogo na jasn in dostopen način.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Ob upoštevanju Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov bi morali letalski prevozniki invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo, kot je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 1107/2006, brezplačno ponuditi možnost, da podajo posebno izjavo o vrednosti, ki jim v skladu z Montrealsko konvencijo omogoča, da zahtevajo polno odškodnino, da bi zagotovili, da se stroški zaradi poškodovanja, uničenja ali izgube opreme za gibanje ali poškodbe ali smrti priznanih psov pomočnikov nadomestijo v celoti.

- (27a) Invalidna oseba ali oseba z omejeno mobilnostjo bi morala imeti pravico, da od letalskih prevoznikov v primeru izgube, uničenja ali poškodovanja takoj prejme potrebnečasne nadomestitve za registrirano opremo za gibanje. Ker priznanih psov pomočnikov ni mogoče enostavno nadomestiti, bi bilo treba zagotoviti drugečasne nadomestne rešitve za njihovo izgubo, smrt ali poškodbo.
- (28) Potniki so včasih negotovi glede velikosti, teže ali števila kosov prtljage, ki jo lahko nesejo na krov. Za zagotovitev, da so potniki v celoti seznanjeni, koliko dovoljene neregistrirane in registrirane prtljage je vključene v njihovo vozovnico, bi letalski prevozniki morali jasno navesti dovoljeno prtljago ob rezervaciji in na letališču. Za zagotovitev zadostnega osebnega udobja med potovanjem potnikov in v skladu z ugotovitvijo Sodišča Evropske unije v zadevi C-487/12 (Vueling) bi bilo treba potnikom omogočiti, da v kabino brezplačno prinesejo osebne predmete, ki so nujni vidik njihovega prevoza, pod pogojem, da so predmeti v skladu z veljavnimi zahtevami glede varnosti in varovanja ter da izpolnjujejo razumne zahteve glede teže in velikosti. Osebni predmeti, ki se štejejo za nujne vidike prevoza potnikov, so tisti predmeti, ki so bistveni za trajanje potovanja in lahko vključujejo potne liste in druge potne listine, osnovna zdravila, osebne pripomočke in gradivo za branje ter hrano in pijačo, ki ustreza trajanju leta.
- (28a) Ob rezervaciji bi bilo treba potnike v jasni in dostopni obliki obvestiti o največji velikosti in teži prtljage, ki jo lahko prinesejo s seboj v kabino. Brez poseganja v načelo svobode oblikovanja cen bi morali letalski prevozniki opredeliti razumno politiko glede dimenzije ročne prtljage, ki bi potnikom omogočala, da v kabino prinesejo kos ročne prtljage, pod pogojem, da izpolnjuje veljavne zahteve glede varnosti in varovanja. Glede na raznolikost politik letalskih prevoznikov je primerno, da se pri pregledu Uredbe (ES) 1008/2008 oceni izvedljivost določitve enotnih minimalnih pravil za ročno prtljago.

- (29) Glasbila imajo lahko ogromno denarno, umetniško in zgodovinsko vrednost. Poleg tega so glasbila tudi poklicno orodje glasbenikov, na katerem ti redno vadijo in s katerim nastopajo, in jih ni mogoče zlahka nadomestiti. Zato bi morali imeti potniki pravico, da na lastno odgovornost prevažajo glasbila v kabini, pod pogojem, da so ti instrumenti skladni s pravili o zmogljivosti, varnosti in varovanju ter politiko letalskega prevoznika glede maksimalne dovoljene prtljage. Kadar so izpolnjene zahteve glede zmogljivosti, varnosti in varovanja, bi si moral letalski prevoznik prizadevati, da se potnikom dovoli prevoz glasbil na dodatnih sedežih, pod pogojem, da so bile plačane odgovarjajoče prevoznine. Kadar to ni mogoče, bi se morala glasbila po potrebi in pod ustreznimi pogoji prevažati v prtljažnem prostoru zrakoplova. Uredbo (ES) št. 2027/97 bi bilo treba ustrezno spremeniti.
- (30) [...]
- (31) Za vložitev pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi iz Uredbe (ES) št. 2027/97 veljajo kratki roki, zato bi morali letalski prevozniki potnikom zagotoviti pritožbeni obrazec v obliki, ki je dostopna potnikom, ki so invalidne osebe, in osebam, ki ne uporabljajo digitalnih orodij, vsaj na svojih mobilnih aplikacijah in spletnih mestih ter jim tako dati možnost vložitve pritožbe. Ta obrazec bi moral potniku omogočati, da takoj vloži pritožbo zaradi poškodovanja, zamude ali izgube prtljage.
- (32) Člen 3(2) Uredbe (ES) št. 2027/97 je zastarel, saj zadeve v zvezi z zavarovanjem zdaj ureja Uredba (ES) št. 785/2004. Zato ga bi bilo treba črtati.
- (33) Denarne omejitve iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2027/97 bi morali letalski prevozniki obvezno redno spreminjati, da se upošteva gospodarski razvoj, kot ga je v skladu z drugim odstavkom 24. člena Montrealske konvencije preučila Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

- (33a) V Draghijevem poročilu sta poudarjena ključna vloga prometa za konkurenčnost Unije in tveganje, da bi se podjetja zaradi nesimetričnih predpisov preusmerila iz prevoznih vozlišč v Uniji na tista v njenem sosedstvu. Uredba 261/2004 se uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča, ki se nahaja v tretji državi, na letališče, ki se nahaja na ozemlju države članice, za katero se uporablja Pogodba, le če je letalski prevoznik, ki zadevni let izvaja, letalski prevoznik iz Unije. Komisija bi morala v treh letih od začetka uporabe te uredbe oceniti izvedljivost revizije področja uporabe te uredbe, da bi dodatno izboljšali raven varstva potnikov in zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev med letalskimi prevozniki iz Unije in letalskimi prevozniki iz tretjih držav.
- (33b) V okviru pregleda Uredbe (ES) št. 1008/2008 bi bilo treba oceniti mehanizem za varstvo potnikov v primeru insolventnosti letalskega prevoznika.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Ker cilja te uredbe, in sicer varstva pravic letalskih potnikov na pravičen in uravnotežen način ob upoštevanju konkurenčnosti letalskega sektorja Unije in potrebe po dolgoročnem ohranjanju povezljivosti za potnike, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 PEU. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 261/2004 se spremeni:

(0) člen 1 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„Ta uredba pod določenimi pogoji, ki so opredeljeni v nadaljnjem besedilu, določa minimalne pravice letalskih potnikov v primeru, da:

- (a) jim je zavrnjeno vkrcanje;
- (b) je njihov let odpovedan, ima zamudo ali je bil prerazporejen;
- (c) zamudijo povezovalni let;
- (d) so premeščeni v višji ali nižji potovalni razred.“;

(aa) odstavka 2 in 3 se črtata;

(1) člen 2 se spremeni:

(-a) opredelitev pod točko (b) se nadomesti z naslednjim:

„dejanski letalski prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika, ki opravlja ali namerava opraviti let po pogodbi o letalskem prevozu s potnikom ali v imenu druge pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo. Dejanski letalski prevoznik, ki za izvajanje svojih letov uporablja zrakoplov drugega letalskega prevoznika s posadko tega drugega prevoznika ali brez nje, se šteje za dejanskega letalskega prevoznika za namene te uredbe.“;

(a) opredelitev pod točko (c) se nadomesti z naslednjim:

„letalski prevoznik Unije“⁷ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 1008/2008 z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti⁸;“;

⁷ Uskladitev po besedilu bo del pravnolingvistične revizije.

⁸ UL L 293, 31.10.2008, str. 3.

- (b) opredelitev pod točko (d) se nadomesti z naslednjim:
„organizator“⁷ pomeni osebo v smislu člena 3, točka 8, Direktive (EU) 2015/2302⁹;“;
- (ba) opredelitev pod točko (e) se nadomesti z naslednjim:
„paket“ pomeni kombinacijo potovalnih storitev, kot je opredeljeno v členu 3, točka 2, Direktive (EU) 2015/2302;“;
- (bb) opredelitev pod točko (f) se nadomesti z naslednjim:
„vozovnica“ pomeni veljavno dokazilo, ne glede na njegovo obliko, o pogodbi o letalskem prevozu;“;
- (bc) opredelitev pod točko (g) se črta;
- (bd) opredelitev pod točko (h) se nadomesti z naslednjim:
„končni namembni kraj“ pomeni namembni kraj leta ali zadnjega povezovalnega leta potovanja;“;
- (c) opredelitev pod točko (i) se nadomesti z naslednjim:
„invalidna oseba“ in „oseba z omejeno mobilnostjo“ pomeni katero koli osebo s trajnimi ali začasnimi telesnimi, duševnimi, intelektualnimi ali senzoričnimi omejitvami, ki jo lahko v povezavi z različnimi ovirami omejujejo, da ne more tako kot drugi potniki polno in učinkovito uporabljati prevoza, ali osebo, katere mobilnost pri uporabi prevoza je zmanjšana zaradi njene starosti;“;
- (ca) opredelitev pod točko (j) se nadomesti z naslednjim:
„zavrnitev vkrcanja“ pomeni zavrnitev prevoza potnikom na letu, ki so se javili za vkrcate pod pogoji iz člena 4(0) ali kadar so bili vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno, razen kadar obstajajo upravičeni razlogi za zavrnitev vkrcanja, kot so zdravstveni in varnostni razlogi ter razlogi, povezani z varovanjem, ali neustrezne potne listine;“;
- (cb) opredelitev pod točko (k) se nadomesti z naslednjim:

⁹ UL L 326, 11.12.2015, str. 1.

„prostovoljec“ pomeni potnika, ki se je javil za vkrcanje pod pogoji iz člena 4(0) in pozitivno odgovori na poziv letalskega prevoznika potnikom, ki bi v zameno za druge ugodnosti bili pripravljeni ne vkrcati se na svoj let;“;

(d) opredelitev pod točko (l) se nadomesti z naslednjim:

„odpoved“ pomeni dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden in za katerega je bila sklenjena pogodba o letalskem prevozu, ni bil opravljen. Let, pri katerem je zrakoplov vzletel, vendar je bil iz kakršnega koli razloga preusmerjen na letališče, ki ni letališče prihoda, navedeno na vozovnici, ali se je vrnil na letališče odhoda in ni mogel nadaljevati poti do letališča prihoda, navedenega na vozovnici, se šteje kot odpoved, razen če dejansko letališče prihoda in letališče odhoda, navedeno na vozovnici, spadata k istemu kraju, mestu ali regiji in je letalski prevoznik potniku zagotovil prevoz do letališča prihoda, navedenega na vozovnici. Za odpoved se šteje tudi primer, kadar je bila potniku izdana vozovnica za let in je bil čas odhoda, naveden na potnikovi vozovnici, prestavljen na zgodnejši čas za več kot eno uro, razen če se čas za prijavo in čas za vkrcanje ne spremenita ali če se potnik ne vkrca na prestavljen let;“

(e) dodajo se še naslednje opredelitve:

„(aa) ‚tretja država‘ pomeni vsako državo ali del ozemlja države članice, za katerega se Pogodbi ne uporabljata;

(ab) ‚zamuda pri odhodu‘ pomeni časovno razliko med časom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, in dejanskim časom odhoda leta;

(ac) ‚zamuda pri prihodu‘ pomeni časovno razliko med časom prihoda, navedenim na potnikovi vozovnici, in dejanskim časom prihoda leta;

(ad) ‚potovalni razred‘ pomeni del potniške kabine v zrakoplovu, ki ga določajo različni sedeži, različna postavitve sedežev oziroma vsaka druga razlika v standardnih storitvah za potnike glede na druge dele kabine;

(ga) ‚pogodba o letalskem prevozu‘ pomeni pogodbo o prevozu, ki jo skleneta letalski prevoznik ali njegov pooblaščen zastopnik in potnik za zagotovitev enega ali več letov;

(m) ‚izredne razmere‘ pomenijo razmere, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati. Za namene te uredbe so v Prilogi navedeni neizčrpn seznam izrednih razmer in okoliščin, ki se ne štejejo za izredne;

- (n) ‚let‘ pomeni zračni prevoz, ki ga izvede en sam zrakoplov med dvema letališčema, navedenima na vozovnici, po vnaprej določeni poti, voznem redu in z enotno identifikacijsko številko; vmesni postanki samo za tehnične in operativne namene se ne upoštevajo;
- (o) ‚povezovalni let‘ pomeni let, katerega namen je na podlagi enotne pogodbe o letalskem prevozu potniku omogočiti prihod v kraj prestopa za odhod z drugim letom, oziroma, kjer je to ustrezno, ta drugi let z odhodom iz kraja prestopa;
- (oa) ‚vmesni postanek‘ pomeni namerno prekinitev potovanja na podlagi pogodbe o letalskem prevozu za obdobje, ki presega obdobje, potrebno za neposredni tranzit skozi, ali, kadar se let zamenja, za obdobje, ki običajno traja do časa odhoda naslednjega povezovalnega leta in izjemoma vključuje prenočitev;
- (p) ‚potovanje‘ pomeni let ali povezovalne lete, s katerimi potnik v skladu z enotno pogodbo o letalskem prevozu potuje s prvotnega letališča odhoda v končni namembni kraj. Odhodni in povratni let štejeta za ločeni potovanji;
- (q) [...]
- (r) [...]
- (s) [...]
- (t) [...]
- (u) ‚čas odhoda‘ pomeni čas, ko zrakoplov zapusti mesto odhoda, bodisi s potiskom bodisi z lastnim pogonom (čas začetka gibanja zrakoplova);
- (v) ‚čas prihoda‘ pomeni čas, ko zrakoplov prispe na mesto prihoda in se aktivirajo parkirne zavore (čas konca gibanja zrakoplova);
- (w) ‚zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi‘ pomeni čas več kot 30 minut, ko zrakoplov ob odhodu stoji na tleh med zaprtjem vrat zrakoplova in vzletom ali ob prihodu stoji na tleh med pristankom zrakoplova in odprtjem vrat zrakoplova;
- (x) ‚noč‘ pomeni čas od polnoči do 6. ure zjutraj;
- (y) [...]
- (ya) ‚otrok‘ pomeni osebo, ki je na datum odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o letalskem prevozu mlajša od 14 let;
- (yb) ‚dojenček‘ pomeni osebo, ki je na datum odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o letalskem prevozu mlajša od dveh let;
- (zb) ‚trajni nosilec podatkov‘ pomeni vsak instrument, ki potniku omogoča, da podatke shrani tako, da so mu dostopni za poznejšo uporabo, za obdobje, ustrezno glede na namen podatkov, in ki omogoča nespremenjeno reprodukcijo shranjenih podatkov;

- (zc) ‚dostopna oblika‘ pomeni obliko, ki invalidni osebi ali osebi z omejeno mobilnostjo omogoča dostop do vseh ustreznih informacij, pa tudi, da ji omogoča tako enostaven in udoben dostop, kot bi ga imela oseba brez zadevnih omejitev ali invalidnosti, ter ki izpolnjuje zahteve glede dostopnosti, opredeljene v skladu z veljavnim pravom, kot je Priloga I k Direktivi (EU) 2019/882;
- (zd) ‚motnja‘ pomeni zavrnitev vkrcanja, kot je opredeljena v točki (j), odpoved, kot je opredeljena v točki (l), zamudo zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi, kot je opredeljena v točki (w), zamudo pri odhodu, kot je opredeljena v točki (ab), ali zamudo pri prihodu, kot je opredeljena v točki (ac);
- (ze) ‚začetno mesto odhoda‘ pomeni mesto odhoda leta ali prvega povezovalnega leta potovanja.“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Odstavek 1 se uporablja pod pogojem, da:

(a) potnik ima vozovnico za zadevni let

ali

(b) letalski prevoznik ali posrednik potnika premesti z leta, za katerega ta ima vozovnico, na drug let, ne glede na razlog.“;

(aa) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Ta uredba se ne uporablja za potnike, ki potujejo brezplačno ali po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo javnosti. Uporablja pa se za potnike, ki jim je letalski prevoznik ali posrednik izdal vozovnice v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa.“;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Brez poseganja v člen 8(3), točka (d), se ta uredba uporablja samo za potnike v zračnem prometu z motornimi zrakoplovi s fiksnimi krilnimi površinami.“;

(ba) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Dejanski letalski prevoznik je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, razen če ni določeno drugače.“;

(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Brez poseganja v člen 12 te uredbe se ta uredba uporablja tudi za potnike, ki potujejo v skladu s pogodбами o paketnem potovanju, razen če se pogodba o paketnem potovanju odpove ali če na njeno izvedbo vplivajo drugi razlogi, kot je motnja leta.“;

(d) doda se naslednji odstavek:

„7. Člen 7 te uredbe o odškodnini se ne uporablja, če do motnje pride na povezovalnem letu, ki ima odhod z letališča na Grenlandiji in prihod na letališče na Grenlandiji.“;

(e) doda se naslednji odstavek:

„8. Ta uredba ne posega v pravni položaj Kraljevine Španije v zvezi z ozemljem Gibraltarja ter gibraltarsko ožino in letališčem.

Za gibraltarsko letališče se uporablja po rešitvi spora Kraljevine Španije z Združenim kraljestvom, ko bo Kraljevina Španija v stanju izvajati dejanski nadzor nad tem letališčem in zagotoviti uporabo pravil iz te uredbe za to letališče. Kraljevina Španija uradno obvesti Komisijo, ko sta ta pogoja izpolnjena, Komisija pa to uradno obvestilo objavi v Uradnem listu. Ta uredba se za navedeno letališče uporablja od [datum te objave] / [prvega dne meseca, ki sledi datumu te objave].“;

(3) člen 4 se spremeni:

(-a) doda se odstavek 0:

„0. Ta člen se uporablja za potnike, ki pridejo k izhodu za vkrcanje po spletni prijavi na let ali prijavi na let na letališču, kot je določeno in ob uri, ki jo vnaprej in pisno (vključno z elektronskimi sredstvi) navede dejanski letalski prevoznik ali posrednik, ali, če ni naveden čas vkrcanja, najpozneje 45 minut pred časom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici. Ta člen se uporablja tudi za potnike, ki ne pridejo k izhodu za vkrcanje, kadar so vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno.“;

(-aa) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje zavrnitev vkrcanja na zrakoplov, nemudoma obvesti zadevne potnike. Dejanski letalski prevoznik hkrati zadevne

potnike obvesti o njihovih posebnih pravicah na podlagi te uredbe v zadevnem primeru, zlasti glede spremembe poti in povračila stroškov na podlagi člena 8 ter pomoči na podlagi člena 9.

Dejanski letalski prevoznik pozove prostovoljce, ki so pripravljeni, da se ne vkrcajo na let, v zameno za ugodnosti pod pogoji, o katerih se dogovorita prostovoljec in dejanski letalski prevoznik. Ta dogovor s prostovoljcem o ugodnostih nadomesti potnikovo pravico do odškodnine iz člena 7(1) le, če prostovoljec da soglasje za to v podpisnem dokumentu ali katerem koli drugem digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov. Če takega soglasja ni, dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje v skladu s členom 7(1), brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje v sedmih koledarskih dneh po zavrnitvi vkrcanja, prostovoljcu izplača odškodnino.“;

(-ab) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Kadar število prostovoljcev ni zadostno, da bi omogočilo vkrcanje drugih potnikov z vozovnicami, dejanski letalski prevoznik lahko zavrne vkrcanje potnikov proti njihovi volji, razen potnikov iz člena 11.“;

(a) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje, zadevnim potnikom nemudoma sporoči informacije o obravnavi pritožb na podlagi členov 15a in 16ac.

Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje, zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja na jasn način ponudi izbiro med povračilom stroškov in spremembo poti v skladu s členom 8. Z odstopanjem od člena 8(1)(a), kadar so zadevni potniki upravičeni do povračila stroškov, se to odobri brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje v sedmih koledarskih dneh po zavrnitvi vkrcanja.

Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje, zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9. Z odstopanjem od člena 9(1), prva alineja, se okrepčila zagotovijo nemudoma.

Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje potnikom proti njihovi volji, zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje v sedmih koledarskih dneh od zavrnitve vkrcanja izplača odškodnino v skladu s členom 7(1).“;

(b) dodata se naslednja odstavka:

„4. Odstavka 2 in 3 se uporabljata tudi za povratne lete, kadar je potniku zavrnjeno vkrcanje z obrazložitvijo, da se ni vkrcal na predhodni let iste pogodbe o letalskem prevozu.

(5) Če potnik ali posrednik zahteva popravek napake v zapisu priimka ali imen(a) enega ali več potnikov ali v primeru upravne spremembe teh imen, jih letalski prevoznik vsaj enkrat do 48 ur pred odhodom popravi ali spremeni brez doplačil za potnika oziroma posrednika.“;

(4) člen 5 se spremeni:

(-a) doda se odstavek 0:

„0. V primeru odpovedi leta dejanski letalski prevoznik o odpovedanem letu nemudoma obvesti zadevne potnike. Dejanski letalski prevoznik hkrati zadevne potnike obvesti o njihovih posebnih pravicah na podlagi te uredbe v zadevnem primeru, zlasti glede spremembe poti in povračila stroškov na podlagi člena 8 ter pomoči iz člena 9, pa tudi o informacijah o postopku za vložitev zahtevka za odškodnino, opredeljenem v členu 7, in o obravnavi pritožb v skladu s členoma 15a in 16ac.

Dejanski letalski prevoznik zadevne potnike brez nepotrebnega odlašanja obvesti o razlogih za odpoved. Potniki imajo pravico, da na zahtevo prejmejo razloge za odpoved v pisni obliki. Dejanski letalski prevoznik zagotovi take informacije na jasn način v sedmih koledarskih dneh od predložitve zahtevka.“;

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. „Dejanski letalski prevoznik odpovedanega leta zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja na jasn način ponudi izbiro med povračilom stroškov in spremembo poti v skladu s členom 8.“;

(ab) dodata se odstavka 1a in 1b:

„1a. Dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9.

1b. Potniki imajo pravico, da od dejanskega letalskega prevoznika odpovedanega leta prejmejo odškodnino v skladu s členoma 7(1) in 7(3), kadar izberejo povračilo stroškov v skladu s členom 8(1)(a) ali spremembo poti v skladu s členom 8(1)(c) ali kadar prispejo v končni namembni kraj z zamudo pri prihodu, ki presega omejitve iz člena 7(1a), potem ko izberejo spremembo poti v skladu s členom 8(1)(b). V ta namen letalski prevoznik potniku sistematično zagotovi vnaprej izpolnjen obrazec v dostopni obliki in na trajnem nosilcu podatkov. Letalski prevoznik predloži odgovor v roku, določenem v členu 7(2a).“;

(ac) odstavek 2 se črta;

(b) odstavka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„3. „Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnino v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere in da se odpovedi ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi sprejel vse razumne ukrepe. Na take izredne razmere se je mogoče sklicevati le, če vplivajo na zadevni let ali vsaj enega od predhodnih treh zaporednih letov v rotaciji, ki naj bi jo opravil isti zrakoplov, in če obstaja neposredna vzročna zveza med obstojem teh razmer in odpovedjo leta. Dokazno breme glede obstoja te neposredne vzročne zveze nosi dejanski letalski prevoznik.

(4) Pravica do pomoči iz odstavka 1a in odškodnine iz odstavka 1b se ne uporablja, če so bili potniki o odpovedi obveščeni vsaj 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici. Dokazno breme glede tega, ali in kdaj je bil potnik obveščen o odpovedi leta, nosi dejanski letalski prevoznik.“;

(c) [...]

(5) Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Zamuda

(0) Če dejanski letalski prevoznik pričakuje, da bo imel let zamudo, o tem obvesti zadevne potnike nemudoma, najpozneje pa ob času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici. Potnikom se posredujejo čim bolj redno posodobljene informacije v realnem času. Dejanski letalski prevoznik hkrati zadevne potnike obvesti o njihovih posebnih pravicah na podlagi te uredbe v zadevnem primeru, zlasti glede pomoči iz člena 9, o informacijah o postopku za vložitev zahtevka za odškodnino, opredeljenem v členu 7, in o obravnavi pritožb v skladu s členoma 15a in 16ac.

Dejanski letalski prevoznik zadevne potnike brez nepotrebnega odlašanja obvesti o razlogih za zamudo. Potniki imajo pravico, da na zahtevo prejmejo razloge za zamudo pri prihodu v pisni obliki. Dejanski letalski prevoznik, ki izvaja let, ki je imel zamudo, zagotovi take informacije na jasn način v sedmih koledarskih dneh od predložitve zahtevka.

(1) Dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9.

1a. Če se čakalni čas podaljša vsaj za omejitev iz člena 7(1a) od časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici, dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja ponudi izbiro med spremembo poti in povračilom stroškov v skladu s členom 8.

(2) Potniki imajo tudi pravico, da na zahtevo od dejanskega letalskega prevoznika, ki izvaja let, ki je imel zamudo, prejmejo odškodnino v skladu s členom 7(1) in 7(3), kadar v končni namembni kraj prispejo z zamudo pri prihodu, ki presega omejitve iz člena 7(1a).

Potniki imajo pravico, da na zahtevo od dejanskega letalskega prevoznika leta, ki je imel zamudo, prejmejo odškodnino v skladu s členoma 7(1) in 7(3), kadar izberejo povračilo stroškov v skladu s členom 8(1)(a) ali spremembo poti v skladu s členom 8(1)(c) ali kadar prispejo v končni namembni kraj z zamudo pri prihodu, ki presega omejitve iz člena 7(1a), potem ko izberejo spremembo poti v skladu s členom 8(1)(b).“;

(3) [...]

3a. Ta člen se uporablja tudi, če je čas odhoda, ki je naveden na potnikovi vozovnici, preložil dejanski letalski prevoznik.

Pravica do pomoči na podlagi odstavka 1 in odškodnine na podlagi odstavka 2 se ne uporablja, če je bil potnik o taki spremembi obveščen vsaj 14 koledarskih dni pred časom odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici. Dokazno breme glede tega, ali in kdaj je bil potnik obveščen o spremembi časa, nosi dejanski letalski prevoznik.

(4) Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnino v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za zamudo pri prihodu krive izredne razmere in da se zamudi ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi sprejel vse razumne ukrepe. Na take izredne razmere se je mogoče sklicevati le, če vplivajo na zadevni let ali vsaj enega od predhodnih treh zaporednih letov v rotaciji, ki naj bi jo opravil isti zrakoplov, in če obstaja neposredna vzročna zveza med obstojem teh razmer in zamudo pri odhodu naslednjega leta. Dokazno breme glede obstoja te neposredne vzročne zveze nosi dejanski letalski prevoznik.

(5) [...]“;

(6) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 6-2a

Zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi

(0) V primeru zamude zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi dejanski letalski prevoznik potnikom zagotovi čim bolj redno posodobljene informacije v realnem času.

(1) Če pride do zamude zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi, dejanski letalski prevoznik ob upoštevanju varnostnih in varovalnih omejitev poskrbi za ustrezno ogrevanje ali hlajenje potniške kabine, brezplačen dostop do toaletnih prostorov na krovu in da so osebe iz člena 11 deležne potrebne pozornosti. Dejanski letalski prevoznik poskrbi za to, da je na krovu brezplačno na voljo pitna voda, razen če bi to podaljšalo zamudo zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi ali če to ne bi bilo v skladu z zahtevami glede varnosti ali varovanja v letalstvu.

(2) Če zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi na letališču, ki je na ozemlju države članice, za katero se uporablja Pogodba, doseže zgornjo mejo treh ur, se zrakoplov premakne k izhodu ali na drugo točko, primerno za izkrcavanje, kjer se potnikom dovoli, da se izkrcajo. Zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi se lahko prek te zgornje meje podaljša le, če zrakoplov ne more zapustiti svoje pozicije na vzletni stezi iz razlogov, povezanih z varnostjo, priseljevanjem, kontrolo zračnega prometa ali varovanjem.

(3) Za potnike, ki se izkrcajo v skladu z odstavkom 2, veljajo pravice iz člena 6 in člena 11, pri čemer se upoštevata zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi in čas odhoda, ki je naveden na potnikovi vozovnici.

Člen 6a

Zamujeni povezovalni let med potovanji, opravljenimi v okviru enotne pogodbe o letalskem prevozu

(1) Če potnik med potovanjem zaradi motnje na prejšnjem letu zamudi povezovalni let, je dejanski letalski prevoznik prejšnjega leta, na katerem je prišlo do motnje, potniku dolžan zagotoviti spremembo poti v skladu s členom 8(1)(b) in pomoč v skladu s členom 9.

1a. Če dejanski letalski prevoznik potniku ne more zagotoviti spremembe poti znotraj omejitev iz člena 7(1a) od časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici za zamujeni povezovalni let, mu brez nepotrebnega odlašanja na jasn način ponudi izbiro med povračilom stroškov in spremembo poti v skladu s členom 8.

(2) Potniki imajo na zahtevo tudi pravico, da v skladu s členom 7(1) in 7(3) od letalskega prevoznika, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, prejmejo odškodnino, če v končni namembni kraj prispejo z zamudo pri prihodu, ki presega zgornje omejitve iz člena 7(1a).

Potniki imajo pravico, da na zahtevo od letalskega prevoznika, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, prejmejo odškodnino v skladu s členoma 7(1) in 7(3), kadar izberejo povračilo stroškov v skladu s členom 8(1)(a) ali spremembo poti v skladu s členom 8(1)(c) ali kadar prispejo v končni namembni kraj z zamudo pri prihodu, ki presega omejitve iz člena 7(1a), potem ko izberejo spremembo poti v skladu s členom 8(1)(b).

2a. Kadar potnik načrtuje in opravi vmesni postanek, se letališče, na katerem je bil postanek opravljen, šteje za končni namembni kraj potnika.

(3) [...]“;

(4) [...]“;

(7) člen 7 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. V primeru motnje potovanja se pod pogoji iz členov 4, 5, 6 ali 6a in tega člena uporabljajo naslednji zneski odškodnin:

- (a) 300 EUR za potovanja do 3500 kilometrov in vsa potovanja znotraj Unije;
- (b) 500 EUR za potovanja, daljša od 3500 kilometrov.

Z odstopanjem od prejšnjega pododstavka se za potovanja med najbolj oddaljenimi regijami in drugim ozemljem držav članic, za katere se uporabljata Pogodbi, zneski odškodnin določijo na podlagi dejanske dolžine potovanja.“

(aa) doda se odstavek 1a:

„1a. V primeru zamude pri prihodu po spremembi poti zaradi odpovedi na podlagi člena 5, zamude pri prihodu na podlagi člena 6 ali zamude pri prihodu po zamujenem povezovalnem letu na podlagi člena 6a nastane pravica do odškodnine za zamude pri prihodu, ki presegajo:

- (a) štiri ure za potovanja do 3500 kilometrov in vsa potovanja znotraj Unije;

(b) šest ur za potovanja, daljša od 3500 kilometrov.“;

(ab) doda se odstavek 1b:

„1b. Osnova pri določanju razdalj v tej uredbi je razdalja med začetnim mestom odhoda in končnim namembnim krajem. V primeru povezovalnega leta se upoštevata le začetno mesto odhoda in letališče končnega namembnega kraja. Navedene razdalje se izračunajo po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na Zemlji.“;

(b) odstavka 2 in 3 se nadomestita z naslednjim:

(2) Če se potnik odloči za nadaljevanje potovanja na podlagi člena 8(1)(b) in med potjo po spremenjeni poti doživi še eno motnjo potovanja, ima med potovanjem v končni namembni kraj pravico do odškodnine le enkrat.

2a. Potnik predloži zahteve za odškodnino na podlagi tega člena v šestih mesecih od dejanskega datuma odhoda, navedenega na vozovnici. Dejanski letalski prevoznik v 14 koledarskih dneh po vložitvi zahtevka bodisi plača odškodnino bodisi potniku zagotovi utemeljitev za neplačilo odškodnine, po potrebi vključno z jasno in utemeljeno razlago v skladu s členom 5(3) ali členom 6(4) o izrednih razmerah. Če upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

Če dejanski letalski prevoznik ne plača zahtevane odškodnine, lahko potnik vloži pritožbo v skladu s členom 16ac.

(3) Odškodnina se izplača v gotovini ali na drugačen način, če se potnik s tem strinja v podpisanem dokumentu ali katerem koli drugem digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov.“;

(4) [...]“;

(5) [...]“;

(ba) odstavek 4 se črta;

(8) Člen 8 se nadomesti z naslednjim:

Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti

- (1) V primeru motnje potovanja se potnikom brezplačno ponudi, da pod pogoji iz členov 4, 5, 6 ali 6a in tega člena izberejo med naslednjimi možnostmi:
- (a) samodejno povračilo celotnega stroška vozovnic v 14 koledarskih dneh od datuma odhoda leta, na katerem je prišlo do motnje, navedenega na potnikovi vozovnici, v gotovini ali na drugačen način, če se potnik s tem strinja v podpisanem dokumentu ali katerem koli drugem digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov, in sicer za tisti del ali dele potovanja, ki niso bili opravljeni, in za tisti del ali dele potovanja, ki so že bili opravljeni, če let ne služi več nobenemu namenu glede na prvotno predvideni potovalni načrt potnika, skupaj s povratnim letom na začetno mesto odhoda, kadar je to ustrezno, ob prvi priložnosti po času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici, ali – v dogovoru s potnikom – prej; če upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.
 - (b) nadaljevanje potnikovega potovanja po spremenjeni poti do končnega namembnega kraja ob prvi priložnosti po času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici, ali – v dogovoru s potnikom – prej ali
 - (c) sprememba poti do končnega namembnega kraja na poznejši datum, ki ustreza potniku, odvisno od razpoložljivosti sedežev.
- (2) [...]“;
- (3) Da bi potnik čim prej prispel v namembni kraj, kot je določeno v odstavku 1, dejanski letalski prevoznik glede na razpoložljivost in pod primerljivimi pogoji prevoza, kot so določeni v pogodbi o letalskem prevozu, ponudi vsaj eno od naslednjih nadomestnih možnosti, o katerih lahko potnik razmisli in da soglasje v podpisanem dokumentu ali katerem koli drugem digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov:
- (a) let ali povezovalni leti na isti progi, kot je določena v pogodbi o letalskem prevozu,
 - (b) druga pot, vključno s potjo na letališča, ki niso letališča iz pogodbe o letalskem prevozu, ali z njih. V takem primeru dejanski letalski prevoznik

potniku krije stroške prevoza na letališča, ki niso letališča iz pogodbe o letalskem prevozu, ali z njih,

- (c) uporaba storitev, ki jih opravlja drug letalski prevoznik, ali
- (d) uporaba drugega načina prevoza, kadar je to primerno za razdaljo potovanja.

(4) [...]“;

(5) Kadar potnik obvesti dejanskega letalskega prevoznika, da se je odločil nadaljevati pot v skladu z odstavkoma 1(b) in 7, in če dejanski letalski prevoznik v treh urah ne ponudi spremembe poti, lahko potnik sam poskrbi za spremembo poti v skladu z odstavkom 3.

V primeru odpovedi se prvi pododstavek uporablja od časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici.

Potniki pri tem stroške omejijo na obseg, ki je potreben, razumen in ustrezen. Dejanski letalski prevoznik v 14 koledarskih dneh po vložitvi zahtevka povrne stroške, ki ne presegajo 400 % celotnega stroška, ki ga je imel potnik z nakupom vozovnice ali vozovnic. Če upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

(6) [...]“;

(7) Potnik lahko izbere med povračilom stroškov v skladu s členom 8(1)(a) ali spremembo poti na poznejši datum v skladu s členom 8(1)(c), vse dokler ne sprejme spremembe poti ob prvi priložnosti, ki jo ponudi dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 8(1)(b), ali dokler se ne odloči, da bo sam poskrbel za spremembo poti v skladu s členom 8(5).

Potnik obvesti dejanskega letalskega prevoznika o svoji izbiri.“;

(9) člen 9 se spremeni:

(-a) naslov člena se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Pravica do pomoči“;

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Potnikom se v primeru motnje potovanja in pod pogoji iz členov 4, 5, 6, 6a, 6-2a in tega člena ter kadar je čakalna doba za njihov let ali nadomestni prevoz podaljšana za najmanj dve uri, brezplačno ponudi naslednje:

- (a) okrepčila vsaki dve uri čakalne dobe;
- (b) obrok po treh urah in nato vsakih pet ur čakalne dobe z največ tremi obroki na dan;
- (c) dva telefonska klica, besedilna sporočila in dostop do interneta.

Dejanski letalski prevoznik lahko omeji ali zavrne pomoč, zagotovljeno na podlagi prejšnjega pododstavka, če bi izvajanje te pomoči potnikom povzročilo dodatno zamudo.“;

(aa) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Poleg tega se potnikom, kadar morajo med čakanjem na let ali nadomestni prevoz enkrat ali večkrat prenočiti, brezplačno ponudi:

- (a) hotelska nastanitev,
- (b) prevoz od letališča do kraja nastanitve in nazaj.“;

(ab) dodajo se odstavki 2a, 2b in 2c:

„2a. Dejanski letalski prevoznik lahko za izpolnjevanje svojih obveznosti iz odstavkov 1(a), 1(b) in 2 uporabi vavčerje. Vavčerji, zagotovljeni v skladu z odstavkom 1, se uporabljajo v vseh trgovinah s hrano in okrepčili na letališču, na katerem so zadevni potniki obtičali, na krovu njihovega leta in po potrebi na kraju nastanitve iz odstavka 2, točka (a).

2b. Če dejanski letalski prevoznik ne izpolni svojih obveznosti iz odstavkov 1, 2 in 2a, se lahko zadevni potniki organizirajo sami, pri čemer nastale stroške omejijo na obseg, ki je glede na dolžino čakanja ter stroške okrepčil in obrokov na letališču, na katerem so obtičali, potreben, razumen in sorazmeren. Letalski prevoznik, ki izvaja let, na katerem je

prišlo do motnje, potnikom povrne nastale stroške v 14 koledarskih dneh od vložitve zahtevka za povračilo. Če upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

2c. Na vseh letališčih Unije upravljavec letališča poskrbi, da so pitna voda in polnilne postaje za elektronske naprave lahko brezplačno na voljo, ne glede na čas dneva, let ali terminal.“;

(ac) odstavek 3 se črta;

(b) dodata se naslednja odstavka:

„4. Če do motnje potovanja pride zaradi izrednih razmer in se ji ne bi bilo mogoče izogniti, četudi bi bili sprejeti vsi razumni ukrepi, lahko letalski prevoznik trajanje namestitve, ki jo zagotavlja v skladu z odstavkom 2(a), omeji na največ tri noči.

(5) [...]“;

(6) Kadar se potnik odloči za povračilo stroškov na začetnem mestu odhoda na podlagi člena 8(1)(a) ali za spremembo poti na poznejši datum na podlagi člena 8(1)(c), v zvezi z zadevnim letom nima več drugih pravic glede pomoči na podlagi člena 9(1) in 9(2).“;

(10) Člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Potovanje v višjem oziroma nižjem potovalnem razredu

(1) Če dejanski letalski prevoznik namesti potnika v potovalni razred, ki je višji od tistega, za katerega je bila kupljena vozovnica, za to ne zahteva doplačila.

(2) Če dejanski letalski prevoznik namesti potnika v potovalni razred, ki je nižji od tistega, za katerega je bila kupljena vozovnica, mu v 14 koledarskih dneh po premestitvi brez vložitve zahtevka na enega od načinov iz člena 7(3) zagotovi odškodnino, ki je najmanj enaka:

(a) 40 % cene leta za lete, ki niso daljši od 3500 kilometrov, ali

(b) 75 % cene leta za lete, ki so daljši od 3500 kilometrov.

(3) Če cena leta ni navedena na vozovnici, se odškodnina iz odstavka 2 izračuna kot razmerje med dolžino leta in skupno razdaljo po pogodbi o letalskem prevozu, izračunano v skladu s členom 7(1b).

(4) V ceno leta niso všteti davki in dajatve, navedeni na vozovnicah, v kolikor niti obveznost plačila teh davkov in dajatev niti njihov znesek nista odvisna od potovalnega razreda, za katerega so bile vozovnice kupljene.

(5) Ta člen se ne uporablja za ugodnosti, ki so v ponudbi na podlagi višje tarife v okviru istega potovalnega razreda, kot so na primer posebni sedeži ali priprava in dostava hrane.“;

(10a) vstavi se naslednji člen:

„Člen 10a

Načrti izrednih ukrepov na letališčih

(1) Na letališčih Unije, na katerih letni promet presega pet milijonov potnikov, upravljavci letališč z ustreznim načrtom izrednih ukrepov poskrbijo za usklajenost operacij upravljavcev letališč in izvajalcev bistvenih letalskih storitev, zlasti letalskih prevoznikov in izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, če bi prišlo do več hkratnih odpovedi in/ali zamud letov, zaradi katerih bi številni potniki obtičali na letališču. Načrt izrednih ukrepov se izdelava z namenom, da se zagotovi, da so potniki, ki obtičijo na letališču, ustrezno obveščeni, in vsebuje rešitve za čim krajše čakanje in kar najmanj neprijetnosti.

1a. V načrtih izrednih ukrepov na letališčih so upoštevane posebne in individualne potrebe potnikov, kot so opredeljene v členu 11.

(2) Načrt izrednih ukrepov se izdelava zlasti ob sodelovanju odbora uporabnikov letališč iz Direktive Sveta 96/67/ES o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Unije ter izvajalcev storitev zemeljske oskrbe in drugih izvajalcev bistvenih letalskih storitev. Vsebuje tudi kontaktne podatke osebe oziroma oseb, ki jih letalski prevoznik, ki sodeluje v odboru uporabnikov letališč, določi, da ga zastopajo na licu mesta, če bi prišlo do več hkratnih odpovedi in/ali zamud letov. Letalski prevoznik poskrbi, da imajo oseba oziroma osebe, ki jih določi, v primeru motnje potovanja potrebna sredstva za pomoč potnikom v skladu z obveznostmi, ki izhajajo iz te uredbe.

(3) Upravljavec letališča načrt izrednih ukrepov predloži odboru uporabnikov letališč iz Direktive Sveta 96/67/ES, na zahtevo pa tudi nacionalnemu izvršilnemu organu, pooblaščenemu za izvrševanje te uredbe na podlagi člena 16(1).

3a. Država članica lahko odloči, da mora letališče, ki ni zajeto v odstavku 1 in je na njenem ozemlju, izpolnjevati obveznosti iz odstavkov 1 do 3.

(4) Na letališčih Unije, ki so pod omejitvijo iz odstavka 1 ali niso zajeta v odstavku 3a, si upravljavec letališča v primerih večkratnih odpovedi in/ali zamud letov, zaradi katerih veliko število potnikov obtiči na letališču, po najboljših močeh prizadeva za usklajevanje uporabnikov letališča in za dogovor z njimi o obveščanju potnikov, ki v takšnih primerih obtičijo na letališču.“;

(11) Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Potniki s posebnimi potrebami

(0) Vse informacije, ki so potnikom zagotovljene na podlagi te uredbe, so v dostopni obliki.

(1) Ta člen se uporablja za vse invalidne osebe, osebe z omejeno mobilnostjo, dojenčke, otroke brez spremstva in nosečnice, če je bil dejanski letalski prevoznik o njihovih posebnih potrebah glede pomoči obveščen najpozneje ob objavi motnje potovanja. Uporablja se tudi za osebe, ki potrebujejo posebno zdravstveno pomoč, če je bil dejanski letalski prevoznik o njihovih potrebah glede posebne zdravstvene pomoči obveščen najpozneje ob prijavi na let; dejanski letalski prevozniki lahko zahtevajo dokazila o takih potrebah.

Šteje se, da takšno obvestilo zajema vsa potovanja na podlagi pogodbe o letalskem prevozu.

1a. Vsaki osebi, ki spremlja osebe iz odstavka 1 ali otroka, se najpozneje ob prijavi na let in glede na razpoložljivost sedežev brezplačno ponudi možnost sedenja na sosednjih sedežih.

1b. Pri vkrcanju dajo dejanski letalski prevozniki prednost osebam iz odstavka 1 in vsem osebam ali priznanim psom pomočnikom, ki jih spremljajo.

(2) Pri spremembi poti in zagotavljanju pomoči v skladu s členom 8 oziroma 9 je dejanski letalski prevoznik še posebej pozoren na potrebe oseb iz odstavka 1. Letalski prevozniki to spremembo poti in pomoč navedenim osebam, med drugim tudi vsem osebam ali priznanim psom pomočnikom, ki jih spremljajo, zagotovijo čim prej.

(3) Člen 9(4) se ne uporablja za potnike iz odstavka 1 in za osebe ali priznane pse pomočnike, ki jih spremljajo.“;

(11a) člen 12 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

Druge pravice“;

(b) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Ta uredba ne vpliva na pravice in zahteve potnika, odobrene na podlagi drugih pravnih aktov. Odškodnina, odobrena na podlagi člena 7 ali 10(2) te uredbe, se odšteje od odškodnine, odobrene na podlagi drugih pravnih aktov, kot je Direktiva (EU) 2015/2302, če navedene pravice varujejo iste interese in imajo isti cilj.

Ta uredba zlasti ne vpliva na pravice in zahteve na podlagi Direktive (EU) 2015/2302, razen če je tako določeno v tem odstavku. Odškodnina ali znižanje cene, odobreno na podlagi Direktive (EU) 2015/2302, in odškodnina, odobrena na podlagi člena 7 ali 10(2) te uredbe, se zaradi preprečitve prekomerne odškodnine odštejeta drug od drugega, če te pravice varujejo iste interese ali imajo isti cilj.

Ne glede na pravico organizatorja paketnega potovanja do pravnih sredstev ali nadomestila v skladu s členom 22 Direktive (EU) 2015/2302 ter brez poseganja v člen 13 te uredbe in z odstopanjem od člena 8(1)(a) potniki v primeru leta, ki je v sklopu pogodbe o paketnem potovanju iz Direktive (EU) 2015/2302, nimajo pravice do povračila na podlagi te uredbe, kolikor zadevna pravica izhaja iz Direktive (EU) 2015/2302.

Če je bila potniku odškodnina ali povračilo že izplačano na podlagi zakonodaje tretje države, se znesek take odškodnine ali povračila odšteje od zneska odškodnine ali povračila, odobrenega na podlagi te uredbe.“;

- (12) Člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 13

Pravica do nadomestila

Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ali nacionalne zakonodaje ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, tudi od tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo.“;

- (13) Člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Obveznost obveščanja potnikov

(0) Dejanski letalski prevoznik na svoji spletni strani in v mobilni aplikaciji objavi informativno obvestilo, v katerem so navedene pravice iz te uredbe, vključno s postopkom obravnave pritožb.

0a. Letalski prevozniki in posredniki pri ponujanju vozovnic za let ali povezovalne lete potnika pred nakupom obvestijo o naslednjem:

(a) vrsti ponujene vozovnice ali vozovnic, predvsem o tem, ali zanje velja enotna pogodba o letalskem prevozu ali kombinacija ločenih pogodb o letalskem prevozu;

(b) pravicah in obveznostih potnika, dejanskega letalskega prevoznika in posrednika na podlagi te uredbe, kot so priložene pogodbi o letalskem prevozu, vključno z informacijami o postopku povračila,

(c) roku, v katerem lahko potnik brez doplačila zahteva spremembo imena, kot je določeno v členu 4(5), in postopku, po katerem lahko to stori; ter

(d) drugih pogojih.

Za izpolnitev zahteve po informacijah iz točke (c) prvega pododstavka lahko letalski prevoznik in posrednik uporabita povzetek določb te uredbe, ki ga pripravi in objavi Komisija v vseh uradnih jezikih Unije.

0b. Posrednik ali letalski prevoznik, ki prodaja vozovnice, za katere velja kombinacija pogodb o letalskem prevozu, potnika pred nakupom obvesti, da za vozovnice veljajo ločene pogodbe o letalskem prevozu brez pravic iz členov 7, 8 in 9 do povračila, spremembe poti ali pomoči v primeru zamujenih naslednjih letov, za katere velja ločena pogodba o letalskem prevozu. Take informacije se na jasn način zagotovijo ob prodaji vozovnic.

Letalski prevozniki in posredniki zagotovijo informacije iz tega odstavka na trajnem nosilcu podatkov v jeziku pogodbe o letalskem prevozu in v mednarodno uveljavljenem jeziku.

(1) Upravljavec letališča zagotovi, da je pri okencih za prijavo potnikov (vključno s samopostrežnimi avtomati za prijavo potnikov) in pri izhodu za vkrcanje jasno navedeno naslednje besedilo: ‚Ob zavrnitvi vkrcanja, odpovedi vašega leta ali zamudi vašega leta za najmanj dve uri, se obrnite na osebo pri okencu za prijavo na lete ali pri izhodu za vkrcanje in zahtevajte informativno obvestilo o vaših pravicah, zlasti glede povračila stroškov ali spremembe poti, pomoči in morebitne odškodnine.‘ Besedilo je navedeno vsaj v jeziku oziroma jezikih kraja, v katerem je letališče, in v mednarodno uveljavljenem jeziku. V ta namen upravljavci letališč sodelujejo z dejanskimi letalskimi prevozniki.

(2) [...]“;

(3) [...]“;

(4) [...]“;

(5) [...]“;

(6) [...]“;

(7) [...]“;

(13a) vstavi se naslednji člen:

Pritožba pri letalskem prevozniku ali posredniku

(1) Vsi letalski prevozniki in vsi posredniki vzpostavijo mehanizem za obravnavo pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi iz te uredbe, ki spadajo v njihovo področje odgovornosti. Svoje kontaktne podatke dajo na voljo v jeziku pogodbe o letalskem prevozu in v mednarodno uveljavljenem jeziku. Podatki o postopku obravnave pritožb so dostopni javnosti, tudi osebam z omejeno mobilnostjo. Hkrati potnike na jasen način obvestijo o kontaktnih podatkih organa ali organov, ki so jih imenovala države članice na podlagi člena 16, in o organu ali organih, odgovornih za alternativno reševanje sporov, iz člena 16ac, ter, če je ustrezno, njihovih odgovornostih. Zadevne informacije so na voljo v uradnem jeziku ali jezikih države članice, v kateri delujeta letalski prevoznik in posrednik.

(2) Če potniki vložijo pritožbo z uporabo mehanizma iz odstavka 1, se taka pritožba vloži v šestih mesecih po motnji potovanja, ki jo pritožba zadeva. Letalski prevoznik ali posrednik, na katerega je naslovljena pritožba, v 30 koledarskih dneh po njeni vložitvi predloži utemeljen odgovor ali, v ustrezno utemeljenih izjemnih primerih, potnika obvesti, da bo končni odgovor prejel v manj kot dveh mesecih od datuma vložitve pritožbe. Če spora ni bilo mogoče rešiti, odgovor vsebuje tudi ustrezne kontaktne podatke organa ali organov, imenovanih na podlagi člena 16, ali organa ali organov, odgovornih za alternativno reševanje sporov, iz člena 16ac, vključno s poštnim, spletnim in elektronskim naslovom.

(3) Vložitev pritožbe s strani potnikov z uporabo mehanizma iz odstavka 1 ne posega v njihovo pravico, da predložijo spore v alternativno reševanje v skladu s členom 16ac ali da uveljavljajo pravna sredstva v sodnih postopkih, ob upoštevanju zastaralnih rokov v skladu z nacionalnim pravom.“;

(14) Člen 16 se nadomesti z naslednjim:

Izvrševanje

(1) Vsaka država članica določi nacionalni izvršilni organ ali nacionalne izvršilne organe, ki so odgovorni za izvrševanje te uredbe glede potovanj na letališča in z njih, ki se nahajajo na njenem ozemlju. Države članice o organu oziroma organih, ki so jih določile v skladu s tem odstavkom, obvestijo Komisijo.

(2) Nacionalni izvršilni organ skrbno spremlja izpolnjevanje zahtev iz te uredbe in sprejema ukrepe, potrebne za zagotavljanje spoštovanja pravic potnikov.

2a. Potniki lahko nacionalnemu izvršilnemu organu prijavijo domnevne kršitve te uredbe. Nacionalni izvršilni organ lahko na podlagi informacij iz navedenih prijav izvede preiskavo in se odloči za izvršilne ukrepe.

(3) Sankcije, ki jih države članice določijo za kršitve te uredbe, morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Predvsem morajo biti zadostne, da prevoznike in posrednike finančno spodbudijo k doslednemu ravnanju v skladu s to uredbo.

(4) [...]“;

(5) Nacionalni izvršilni organi štiri leta po začetku uporabe te uredbe in nato vsakih pet let na svojih spletnih mestih objavijo poročilo o svojih dejavnostih, izvršilnem ukrepanju in njegovih rezultatih, med drugim o uporabljenih sankcijah. Ta poročila se predložijo tudi Komisiji.

(6) Za zadeve iz te uredbe dejanski letalski prevozniki in posredniki nacionalnim izvršilnim organom posredujejo kontaktne podatke osebe oziroma oseb ali organa, določenega, da v državi članici, v kateri opravljajo svoje dejavnosti, trajno deluje v njihovem imenu in prejema dokumente od nacionalnega izvršilnega organa ali organov. Nacionalni izvršilni organi si lahko izmenjujejo te informacije za namene izvrševanja te uredbe.“;

(15) vstavi se naslednji člen:

„Člen 16a

[...]“;

,Člen 16ac

Alternativno reševanje sporov

Države članice zagotovijo, da lahko letalski potniki individualne spore glede pritožb ali zahtevkov na podlagi te uredbe predložijo organu oziroma organom, odgovornim za alternativno reševanje sporov. Države članice o organu oziroma organih, odgovornih za reševanje sporov na podlagi tega člena, obvestijo Komisijo. Države članice se lahko odločijo, da se ta odstavek uporablja le za spore med letalskimi prevozniki oziroma posredniki in potrošniki.

Člen 16b

[...]“;

Člen 16c

[...]“;

- (16) Člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Pregled in poročanje

(1) Komisija vsaka tri leta od datuma začetka uporabe te uredbe poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o seznamu izrednih razmer iz Priloge glede na dogodke, ki so se zgodili v predhodnih dveh letih ter so vplivali na pravočasno in učinkovito opravljanje letov.

Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.

(2) Komisija tri leta po datumu začetka uporabe te uredbe in nato vsakih pet let poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju, izvrševanju in rezultatih te uredbe.

Komisija v prvem poročilu tri leta po datumu začetka uporabe te uredbe oceni:

(a) nujnost in izvedljivost revizije področja uporabe te uredbe, da bi dodatno izboljšali varstvo potnikov in zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev za letalske prevoznike iz Unije in tretjih držav ter vidike poveztljivosti. Komisija zlasti oceni tveganja sporov med jurisdikcijami in težave, povezane z izvrševanjem, ter priporoči načine za zmanjšanje navedenih tveganj in reševanje navedenih težav.

(b) ali je treba prilagoditi omejitve iz člena 7(1a), in sicer na podlagi statističnih podatkov v zvezi z razvojem zamud in odpovedi v predhodnih petih letih in vsako leto od datuma začetka uporabe te uredbe.

(c) izvedljivost nadaljnje avtomatizacije zahtevkov za odškodnino in plačil za zamude.

Komisija vključi tudi informacije o izboljšanem varstvu letalskih potnikov na letih iz tretjih držav, ki jih ne opravljajo prevozniki EU.

Poročilo prav tako vsebuje pregled zneskov iz člena 7(1) in odstotkov iz člena 10(2), pri čemer se med drugim upoštevajo razvoj letalskih prevoznin, stopnja inflacije in statistični podatki o zavrnitvah vkrcanja, odpovedih in zamujenih povezovalnih letih, ki jih je mogoče pripisati letalskim prevoznikom, ter statistični podatki o premestitvah v nižji potovalni razred iz predhodnih petih let.

Poročilu se po potrebi priložijo zakonodajni predlogi.“;

(17) Priloga 1 k tej uredbi se doda kot Priloga k Uredbi št. 261/2004.

Člen 2

Uredba (ES) št. 2027/97 se spremeni:

(-1) odstavek 1 člena 2 se spremeni:

(a) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) ‚letalski prevoznik Unije‘ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 1008/2008;“¹⁰;

(b) doda se točka (h):

„(h) ‚oprema za gibanje‘ pomeni kakršno koli opremo, katere namen je pomagati invalidnim osebam ali osebam z omejeno mobilnostjo, kot so opredeljene v členu 2(a) Uredbe (ES) št. 1107/2006¹¹, pri njihovi mobilnosti;“

(c) doda se točka (i):

„(i) ‚priznani pes pomočnik‘ pomeni psa, ki je posebej usposobljen za pomoč pri samostojnosti in samostojnem odločanju invalidnih oseb ter je uradno priznan v skladu z veljavnimi nacionalnimi pravili, če ta obstajajo;“;

(d) doda se točka (j):

„(j) ‚dostopna oblika‘ pomeni obliko, ki invalidni osebi ali osebi z omejeno mobilnostjo¹ omogoča dostop do vseh ustreznih informacij, pa tudi, da ji omogoča tako enostaven in udoben dostop, kot bi ga imela oseba brez zadevnih omejitev ali invalidnosti, ter ki izpolnjuje zahteve glede dostopnosti, opredeljene v skladu z veljavno zakonodajo, kot je Priloga I k Direktivi (EU) 2019/882;“;

(e) doda se točka (k):

¹⁰ Uskladitev opredelitve pojma in terminologije po besedilu bo del pravno lingvistične revizije.

¹¹ Uredba (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (UL L 204, 26.7.2006, str. 1).

„(k) ‚posrednik‘ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki ni prevoznik in ki za namene, povezane z njeno trgovsko, poslovno ali poklicno dejavnostjo, v imenu prevoznika ali potnika sklepa pogodbe o prevozu;“;

(f) doda se točka (l):

„(l) ‚osebni predmet‘ pomeni kos neregistrirane prtljage, ki predstavlja nujni vidik prevoza potnikov in ustreza zahtevam glede varnosti in varovanja ter katerega velikost je največ 40 x 30 x 15 cm oziroma taka, da ga je mogoče shraniti pod sprednji sedež;“;

(g) doda se točka (m):

„(m) ‚ročna prtljaga‘ pomeni kos neregistrirane prtljage, ki ni osebni predmet in ki ustreza zahtevam glede varnosti in varovanja.“;

-1a. v členu 3(1) se doda naslednji stavek:

„Sem spada tudi odgovornost letalskega prevoznika Unije za zamudo pri prevozu potnikov ali prtljage.“;

(1) odstavek 2 člena 3 se črta;

1a. člen 3a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3a

Dodatni znesek, ki ga v skladu s členom 22(2) Montrealske konvencije in brez poseganja v člen 6a lahko zahteva letalski prevoznik Unije, kadar potnik poda posebno izjavo o vrednosti dostave svoje prtljage v namembni kraj, temelji na tarifi, ki odraža dodatne stroške prevoza in zavarovanja prtljage, ocenjene v znesku, ki presega omejitev odgovornosti. Tarifa se da na voljo potnikom na njihovo zahtevo.“;

1b. v členu 5 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Letalski prevoznik Unije v primeru smrti ali poškodbe potnikov brez odlašanja, v vsakem primeru pa najpozneje petnajst dni po ugotovitvi identitete fizične osebe, upravičene do odškodnine, izplača predplačilo, ki je potrebno za kritje takojšnjih materialnih potreb v sorazmerju z nastalo škodo.“;

(2) v členu 5 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Brez poseganja v odstavek 1 predplačilo v primeru smrti potnikov na potnika ne sme biti manjše od 16 % najnižjega zneska odgovornosti, kot je določen na podlagi člena 21(1) Montrealske konvencije in kot ga določi Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije.“;

(3) [...]“;

3a. na koncu člena 6(2) se doda naslednja alineja:

„– pravici invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo, da lahko brezplačno poda posebno izjavo o vrednosti svoje opreme za gibanje.“;

(3b) v členu 6 se dodajo naslednji odstavki:

„4. Vsi letalski prevozniki na svojih mobilnih aplikacijah in spletnih mestih zagotovijo obrazec, s katerim lahko potnik takoj vloži pritožbo na spletu ali v papirni obliki zaradi poškodovanja, zamude ali izgube prtljage. Letalski prevoznik datum vložitve tega obrazca šteje kot datum vložitve pritožbe na podlagi člena 31(2) in (3) Montrealske konvencije, čeprav pozneje zahteva dodatne informacije. Ta odstavek ne vpliva na pravico potnika do vložitve pritožbe na drug način v rokih iz Montrealske konvencije.

(5) Vse informacije, ki se zagotovijo na podlagi tega člena, vključno s pritožbenim obrazcem, so na voljo v dostopni obliki, da pa se jih na razpolago tudi osebam, ki ne uporabljajo digitalnih orodij.

(6) Vse obveznosti obveščanja na podlagi tega člena veljajo tudi za posrednike, kadar prodajajo letalske prevoze v Unijo ali iz ali znotraj Unije.“;

(4) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 6a

(1) Letalski prevoznik Unije pri prevozu registrirane opreme za gibanje ali priznanih psov pomočnikov poskrbi, da je vsaki invalidni osebi ali osebi z omejeno mobilnostjo ponujena možnost, da ob rezervaciji, hkrati s prijavo na podlagi člena 6 Uredbe (ES) št. 1107/2006 in najpozneje ob izročitvi opreme letalskemu prevozniku oziroma, v primeru

priznanega psa pomočnika, ob vkrcanju, v dostopni obliki poda posebno izjavo o vrednosti na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije. Letalski prevoznik Unije v takšnem primeru zadevnim potnikom ne zaračuna dodatne pristojbine. V primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude opreme ali smrti ali poškodbe priznanega psa pomočnika lahko letalski prevoznik Unije zahteva, da invalidna oseba ali oseba z omejeno mobilnostjo podkrepi vrednost iz izjave z dokazilom o stroških nadomestitve, vključno z začasno nadomestitvijo, opreme za gibanje ali priznanega psa pomočnika.

Posredniki pri prodaji letalskega prevoza v imenu letalskega prevoznika Unije zadevnim potnikom ponudijo možnost, da ob rezervaciji in hkrati s prijavo na podlagi člena 6 Uredbe (ES) št. 1107/2006 v dostopni obliki podajo posebno izjavo o vrednosti na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije. Ta posebna izjava o vrednosti se poda pod enakimi pogoji, kot so določeni v prejšnjem odstavku. Posrednik izjavo čim prej posreduje letalskemu prevozniku Unije.

(2) [...]“;

(3) V primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude pri prevozu registrirane opreme za gibanje ali smrti ali poškodbe priznanega psa pomočnika je letalski prevoznik Unije odgovoren za plačilo zneska, ki ne presega zneska, ki ga je navedel potnik, razen če dokaže, da je zahtevani znesek višji od dejanske vrednosti, ki jo ima za osebo dostava v namembni kraj.

(4) Kadar se uporablja odstavek 3 in brez poseganja v člena 7 in 8 ter Prilogo I, četrti pododstavek, Uredbe (ES) št. 1107/2006, letalski prevoznik hitro naredi vse, kar je razumno mogoče, da bi zagotovil takoj potrebne začasne nadomestitve za registrirano opremo za gibanje in začasne rešitve za nadomestitev priznanih psov pomočnikov. Invalidna oseba ali oseba z omejeno mobilnostjo sme to začasno nadomestitev brezplačno obdržati, dokler ni izplačana odškodnina iz odstavka 3 ali dokler letalski prevoznik Unije pravnim ali fizičnim osebam ne povrne stroškov za potrebno začasno nadomestitev opreme za gibanje ali priznanega psa pomočnikov.

(5) Ravnanje, skladno z odstavkom 4, ne pomeni priznanja odgovornosti letalskega prevoznika Unije.

Člen 6b

[...]“;

Člen 6c

[...]“;

Člen 6d

(1) Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1008/2008 vsi letalski prevozniki in posredniki pri prodaji letalskih prevozov v Unijo ali iz ali znotraj Unije ob rezervaciji ter na svojih mobilnih aplikacijah in spletnih mestih v dostopni obliki jasno navedejo, letalski prevozniki pa na zahtevo dajo na voljo tudi na letališču (tudi na samopostrežnih avtomatih za prijavo potnikov) podatke o:

- maksimalnih dovoljenih merah in teži prtljage za vsak cenovni razred, ki jo potniki smejo nesti v kabino in oddati v prtljažni prostor zrakoplova, za vsak let, zajet v potnikovi rezervaciji;
- vseh omejitev glede števila kosov, ki bi se uporabljale v okviru določene maksimalne dovoljene prtljage;
- pogojih, pod katerimi se v potniški kabini ali v prtljažnem prostoru zrakoplova prevažajo občutljivi ali dragoceni predmeti, kot so glasbila, športna oprema, otroški vozički in sedeži za dojenčke;
- brez poseganja v odstavek 1a, morebitnih dodatnih stroškov za prevoz registrirane in neregistrirane prtljage, vključno z glasbili iz člena 6e;
- posebnih razlogih, ki bi lahko preprečili prevoz neregistrirane prtljage v kabini na podlagi odstavka 2.

1a. Letalski prevozniki brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1107/2006 potnikom dovolijo, da v kabino brez doplačila nesejo osebni predmet.

(2) Če prevoz osebnega predmeta iz odstavka 1a ali ročne prtljage iz posebnih razlogov, kot so varnostni razlogi, zmogljivost ali sprememba vrste zrakoplova po opravljeni rezervaciji, v kabini ni mogoč, lahko letalski prevoznik takšno neregistrirano prtljago prevaža v prtljažnem prostoru zrakoplova, za kar pa od potnika ne sme zahtevati doplačila.

2a. Odstavka 1a in 2 se uporabljata za vse letalske prevoznike, ki vzletajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, in vse letalske prevoznike Unije, ki pristajajo na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi.

(3) Ta člen ne vpliva na omejitve v zvezi z neregistrirano prtljago, določene v pravilih EU in mednarodnih pravilih za varnost in varovanje, kot sta Uredba (ES) št. 300/2008 in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998.

Člen 6e

(1) Letalski prevoznik Unije potniku dovoli, da nese glasbilo v potniško kabino zrakoplova ob upoštevanju veljavnih pravil za varnost in varovanje ter tehničnih specifikacij in omejitev zadevnega zrakoplova. Glasbila se lahko prevažajo v kabini zrakoplova pod pogojem, da jih je mogoče varno shraniti v ustrezen prostor za prtljago v kabini ali pod ustrezen potniški sedež. Letalski prevoznik lahko določi, da je glasbilo del potnikove dovoljene neregistrirane prtljage in se ne sme prevažati poleg te dovoljene prtljage.

(2) Kadar je glasbilo preveliko, da bi ga bilo mogoče varno shraniti v ustrezen prostor za prtljago v kabini ali pod ustrezen potniški sedež, lahko letalski prevoznik zahteva plačilo dodatne prevoznine, če se takšno glasbilo, ob upoštevanju veljavnih pravil za varnost in varovanje, prevaža kot neregistrirana prtljaga na drugem sedežu. Od potnikov se lahko zahteva tudi, da izberejo in kupijo sosednja sedeža za potnika in glasbilo, pri čemer mora biti sedež za glasbilo vedno ob oknu. Na zahtevo se glasbila ob upoštevanju veljavnih pravil za varnost in varovanje, prostorskih omejitev in tehničnih specifikacij zadevnega zrakoplova prevažajo v ogrevanem delu prtljažnega dela zrakoplova, kadar je ta na voljo.“;

- (5) Člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do [datum bo naveden pozneje] poroča o izvajanju in rezultatih te uredbe.“

- (6) Priloga k Uredbi (ES) št. 2027/97 se nadomesti s Prilogo 2 k tej uredbi.

Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od ... [2 leti od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica
