EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT **RADA**

Štrasburk 16. září 2026
(OR. en)

2013/0072(COD)
C10-0144/2026
LEX 2536

PE-CONS 39/2/26
REV 2

AVIATION 99
CONSOM 195
CODEC 1167

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

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2026/…

ze dne 16. září 2026

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 výboru[1],

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 15. června 2026[2],

[1] Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 115.

[2] Postoj Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 (Úř. věst. C 93, 24.3.2017, s. 336) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 29. září 2025 (Úř. věst. C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Postoj Evropského parlamentu ze dne 21. ledna 2026 (Úř. věst. C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 7. července 2026 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 13. července 2026.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004[3] a nařízení Rady (ES) č. 2027/97[4] 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.

[3] 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. 295/91 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

[4] Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(2) Normotvůrce Unie potvrzuje cíle vyjádřené v 1. a 4. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 v jeho původním znění pro právní předpisy Unie v oblasti letecké dopravy, totiž zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, obecně brát zásadní zřetel na požadavky na ochranu spotřebitele, a to v souladu s článkem 38 Listiny základních práv, a zvýšit úroveň ochrany stanovenou uvedeným nařízením, a zároveň zajistit vyvážený přístup, který podporuje konektivitu a konkurenceschopnost leteckých dopravců Unie. Za účelem dosažení těchto cílů posiluje toto nařízení práva cestujících v letecké dopravě zvýšením právní jistoty pro cestující v letecké dopravě i pro letecké dopravce, s ohledem na bohatou judikaturu Soudního dvora Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“) v jeho výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 v jeho původním znění, jakož i zajištěním toho, aby letečtí dopravci působili na liberalizovaném trhu za harmonizovaných podmínek. To rovněž znamená, že by úroveň ochrany stanovená nařízením (ES) č. 261/2004 měla být posílena. Práva cestujících v letecké dopravě chráněná nařízeními (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97 by proto měla být plně uplatňována a mělo by být zajištěno účinnější, efektivnější a jednotnější uplatňování těchto práv v celé Unii, přičemž by měly být zohledněny zájmy leteckých dopravců a nadále by měla být zajištěna rovnováha mezi zájmy cestujících v letecké dopravě a zájmy leteckých dopravců.

(3) Několik nedostatků zjištěných při provádění práv podle nařízení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97 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 sdělení Komise ze dne 27. října 2010 nazvaném „Zpráva o občanství EU za rok 2010: odstranit překážky pro výkon práv občanů EU“, v němž 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.

(4) Cestující, kteří cestují letem, na který se vztahují závazky veřejné služby, ať už za plnou, nebo sníženou cenu, by měli mít podle nařízení (ES) č. 261/2004 stejná práva.

(5) Za účelem zvýšení právní jistoty leteckých dopravců a cestujících je třeba definovat pojem „mimořádných okolností“. Pojem „mimořádných okolností“ by se měl v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora vztahovat zejména na události, které svou povahou nebo původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a které jsou mimo skutečnou kontrolu tohoto leteckého dopravce. Tyto dvě podmínky jsou kumulativní. Pro větší jasnost a předvídatelnost by měl být rovněž stanoven demonstrativní seznam událostí, které by měly být považovány za splňující tyto podmínky v souladu s judikaturou Soudního dvora. Komise by měla tento seznam mimořádných okolností každých pět let přezkoumat a případně Evropskému parlamentu a Radě předložit návrh na jeho aktualizaci. Aby mohla být událost považována za mimořádnou okolnost, musí splňovat všechny prvky uvedené v seznamu. Pokud je událost, která není uvedena v seznamu, označena za mimořádnou okolnost, mělo by být splnění výše uvedených kumulativních podmínek posuzováno případ od případu. Výskyt mimořádné okolnosti a uplatnění příslušného ustanovení o ní leteckým dopravcem v souvislosti s narušením daného letu nejsou dostatečným důvodem pro zproštění leteckého dopravce povinnosti zaplatit náhradu škody stanovenou v článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004. Tato výjimka může být uplatněna pouze tehdy, pokud letecký dopravce rovněž prokáže, že mimořádné okolnosti způsobily narušení provozu a že tomuto narušení nebylo možné zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření.

(6) Pokud se letecký dopravce odvolává na mimořádné okolnosti, mělo by být cestujícímu poskytnuto jasné a odůvodněné vysvětlení těchto mimořádných okolností. Toto vysvětlení by mělo sloužit k jasnému a transparentnímu informování cestujícího o okolnostech, které narušení letu způsobily. V této souvislosti by se poskytnuté informace měly vztahovat přesně ke konkrétnímu narušení letu cestujících. Letečtí dopravci by měli tyto informace poskytovat stručně a jasně a vyhýbat se odvětvovému a právnímu žargonu, aby byly pro cestujícího snadno srozumitelné. Toto vysvětlení by mělo sloužit pouze jako informace pro cestujícího a mělo by být jasně odlišeno od důkazů, které by letečtí dopravci mohli být povinni poskytnout vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování, jiným subjektům nebo soudům.

(7) V rozsudku ve věci C-173/07 (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland* v. *Diether Schenkel*)[5] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že pojem „let“ ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 není definován, ale Soudní dvůr jej vyložil tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád. S cílem předejít nejistotě a vzhledem k získaným zkušenostem by měla být stanovena jasná definice „letu“, jakož i definice souvisejících pojmů „navazující let“ a „cesta“.

[5] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 10. července 2008, *Emirates Airlines – Direktion für Deutschland* v. *Diether Schenkel*, věc C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

(8) V rozsudku ve věci C-537/17 (*Claudia Wegener* v. *Royal Air Maroc SA*)[6] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že se nařízení (ES) č. 261/2004 vztahuje na část jakéhokoli letu, který byl součástí jedné cesty spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, bez ohledu na to, kde se let uskutečnil, včetně letů plně provozovaných mimo Unii. Pokud se původní místo odletu nachází na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, nebo je-li provozující letecký dopravce provozujícím leteckým dopravcem Unie, pokud se cílové místo určení cesty nachází na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, mělo by se použít toto nařízení.

(9) Letenky vydává nebo schvaluje provozující letecký dopravce po uzavření smlouvy o letecké přepravě s cestujícím. Měly by být identifikovatelné prostřednictvím jedinečného čísla letenky a měly by obsahovat jedinečný odkaz na jedinou smlouvu o letecké přepravě vystavenou v okamžiku rezervace. Měly by se vztahovat na jeden let nebo navazující let, aniž by byla zohledněna mezipřistání z technických či provozních důvodů. Měly by obsahovat několik informací týkajících se tohoto letu nebo tohoto 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.

---

[6] Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. května 2018, *Claudia Wegener* v. *Royal Air Maroc SA*, věc C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(10) Cestující by měli mít možnost rozhodovat se při prohlížení nabídek cen letenek informovaně a měli by mít možnost přesvědčit se, zda se ochrana poskytnutá nařízením (ES) č. 261/2004 vztahuje na cestu do i z Unie v plném rozsahu. Mělo by být proto přijato vhodné ustanovení o dobrovolné „unijní značce práv cestujících v letecké dopravě“. Používání této značky by však mělo zůstat pro letecké dopravce a zprostředkovatele při zobrazování různých možností letu dobrovolné, s výjimkou případů, kdy je letecký dopravce nebo zprostředkovatel povinen jej používat podle podmínek obchodní dohody s provozujícím leteckým dopravcem.

(11) V rozsudku ve věci C-22/11 (*Finnair Oyj* v. *Timy Lassooy*)[7] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 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 a poskytnuta náhrada škody.

[7] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj* v. *Timy Lassooy*, věc C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(12) 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 podepsané v Tokiu dne 14. září 1963. V těchto případech by měl provozující letecký dopravce nést důkazní břemeno.

(13) Za účelem zvýšení úrovně ochrany by cestujícím neměl být odepřen nástup na palubu jakéhokoliv letu na zpáteční cestě proto, že neuskutečnili jeden nebo několik letů cesty do cílového místa určení v rámci téže smlouvy o letecké přepravě. Kromě toho by leteckým dopravcům nemělo být povoleno účtovat cestujícím jakékoliv poplatky proto, že neuskutečnili jeden nebo více letů při cestě do cílového místa určení.

(14) Cestujícím jsou v současné době někdy účtovány sankční administrativní poplatky za opravu chybného zápisu jejich jména. Měla by být stanovena možnost bezplatně provádět přiměřené opravy chyb v rezervaci nebo administrativní změny a nesoulad mezi jménem v rezervaci a opraveným jménem cestujícího by neměl představovat důvod pro odepření nástupu na palubu, a to za předpokladu, že v důsledku požadované opravy nebo změny nedojde ke změně času letu, data, trasy nebo cestujícího, a tyto opravy by neměly představovat důvod pro odepření nástupu na palubu.

(15) V případech zrušení by volba mezi proplacením výdajů, pokračováním v cestě formou přesměrování nebo uskutečněním cesty v pozdější době měla být rozhodnutím cestujícího, a nikoli leteckého dopravce. V určitých situacích by mohli cestující upřednostnit proplacení výdajů nebo náhradu škody ve formě poukazu. S cílem zvýšit flexibilitu pro letecké dopravce a možnost volby pro cestující by cestující měl mít v případě narušení letu, které zakládá jeho právo na proplacení výdajů nebo náhradu škody, právo se po jeho výslovném souhlasu vyjádřeném na trvalém nosiči rozhodnout, že toto proplacení nebo náhradu přijme ve formě poukazu v hodnotě odpovídající alespoň výši dlužné částky proplacení nebo náhrady. Možnost poukazu by měla být zobrazena jasně a na stejné úrovni jako ostatní možnosti proplacení výdajů a náhrady škody. Pokud nebyl poukaz uplatněn nebo nebyl uplatněn v plné výši do konce doby jeho platnosti, měl by letecký dopravce automaticky vrátit zbývající zůstatek částky v plné výši.

(16) Na letištích s celkovým ročním objemem osobní dopravy vyšším než čtyři miliony cestujících po dobu alespoň tří po sobě následujících let by řídící orgány letiště a poskytovatelé základních služeb v rámci letiště, zejména letečtí dopravci a poskytovatelé služeb pozemního odbavení, měli spolupracovat tak, aby minimalizovali dopad mnohočetného narušení letů na cestující. Za tímto účelem by řídící orgány letiště měly pro tyto případy vypracovat pohotovostní plány, a to společně s výborem uživatelů letiště a jinými poskytovateli služeb zásadního významu na letišti, včetně poskytovatelů zvláštní pomoci pro osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Vnitrostátní donucovací orgány by měly monitorovat, zda řídící orgán letiště pohotovostní plány dodržuje. Na letištích s celkovým ročním objemem osobní dopravy nižším než čtyři miliony cestujících po dobu alespoň tří po sobě následujících let by měl řídící orgán letiště vynaložit veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k dohodě s uživateli letiště v situacích, které vedou ke značnému počtu zdržených cestujících, a zajistit průběžné informování zdržených cestujících.

(17) 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 Soudního dvora ve spojených věcech C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon* v. *Condor Flugdienst GmbH*) a C-432/07 (*Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz* v. *Air France SA*)[8], zahrnující tříhodinovou hranici pro všechny cestující a cílená ustanovení pro dálkové lety mimo Unii, jež motivují dopravce s cílem zajistit, aby cestující doletěli do cílové destinace včas.

[8] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon* v. *Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07), a *Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz* v. *Air France SA* (C-432/07), spojené věci C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

(18) Zpoždění při příletu by se mělo počítat od plánovaného času příletu do cílové destinace uvedeného na letence cestujícího. To je zejména případ, kdy například letadlo vzlétlo, ale následně bylo nuceno vrátit se na letiště odletu a opět vzlétlo později. V případě přesměrování jiným druhem dopravy by měl být pro výpočet zpoždění při příletu použit skutečný čas příjezdu cestujícího do jeho cílové destinace, a to bez ohledu na použitý druh dopravy. Je-li let zpožděn nebo přesunut na pozdější dobu méně než 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího vydané v době rezervace, mělo by se zpoždění při příletu počítat od plánovaného času příletu uvedeného na letence cestujícího vydané v okamžiku rezervace. V případech, kdy byl let přesunut nejméně 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího vydané v okamžiku rezervace, nebo pokud byl let přesunut na dobu po tomto datu, pokud cestující nastoupil na let, který byl přesunut na dřívější dobu, by se zpoždění při příletu mělo počítat od plánovaného času příletu uvedeného na letence cestujícího vydané v okamžiku přesunu času odletu. Pokud jsou cestující přesměrováni v důsledku narušení letu, měla by se zpoždění při příletu, pokud jde o přesměrovaný let, počítat od plánovaného času příletu uvedeného na letence vydané pro přesměrovaný let.

(19) Zajištění větší transparentnosti, pokud jde o environmentální výkonnost dopravních služeb, může zákazníkům poskytnout více informací pro jejich vlastní volbu. Letečtí dopravci mají k dispozici štítek letových emisí vytvořený podle článku 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405[9], aby mohli na svých internetových stránkách a na letenkách uvádět ve snadno přístupném formátu a srovnatelným způsobem přesné a objektivní informace o emisích skleníkových plynů s ohledem na letecké služby, které provozují.

(20) K 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.

(21) 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 a rozsudkem Evropského soudního dvora ve věci C-11/11 (*Air France* v. *Folkerts*)[10], by měli mít cestující poté, co dosáhnou cílového místa určení svého alternativního letu nebo přepravy, nárok na náhradu škody obdobně jako cestující, jejichž přímé lety byly narušeny.

(22) V okamžiku rezervace a před zakoupením letenek by letečtí dopravci nebo případně zprostředkovatelé měli cestující jasně informovat o tom, zda se na jejich cestovní plány vztahuje jediná smlouva o letecké přepravě, a o jejich právech podle nařízení (ES) č. 261/2004, zejména pokud jde o zmeškané navazující lety.

---

[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) (Úř. věst. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

[10] Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 26. února 2013, *Air France* v. *Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts*, věc C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(23) S cílem posílit ochranu cestujících by mělo být jasně stanoveno, že cestující, jejichž let byl zpožděn, by měli mít 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 má povolení k odletu, měl by být oprávněn cestujícím výstup z letadla odepřít.

(24) S cílem usnadnit podávání a iniciování žádostí o náhradu škody v případě narušení letu by letečtí dopravci měli cestujícím automaticky a elektronicky poskytnout informace o právech cestujících na náhradu škody a jasné instrukce, jak žádost předložit.

(25) Pokud cestující využije možnosti přesměrování při nejbližší příležitosti, letecký dopravce toto přesměrování často podmiňuje dostupností míst v rámci svých vlastních služeb, čímž svému cestujícímu odpírá možnost, aby byl rychleji přesměrován s využitím alternativních služeb. Letecký dopravce by proto měl navrhnout i jiné možnosti přesměrování, a to i na jiná letiště, prostřednictvím jiné trasy, s využitím služeb jiného leteckého dopravce nebo jiného druhu dopravy, pokud to může přesměrování uspíšit. Alternativní přesměrování by mělo záviset na dostupnosti míst. Toto přesměrování by za určitých podmínek mělo proběhnout na náklady leteckého dopravce a za srovnatelných dopravních podmínek.

(26) 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 by omezení přepravy zavazadel mohlo způsobit cestujícím čekajícím na přesměrování další zpoždění, aniž by byla dotčena odpovědnost leteckého dopravce ve vztahu k zavazadlům cestujících podle nařízení (ES) č. 2027/97 a Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, dohodnuté dne 28. května 1999 v Montrealu (dále jen „Montrealská úmluva“).

(27) Srovnatelnost přepravních podmínek by mohla záviset na řadě faktorů a na zvláštních 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 letence. 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 přepravní třídě nebo za vyšší cenu, než jaká byla zaplacena za původní službu. Mělo by být vynaloženo přiměřené úsilí s cílem zabránit dodatečným navazujícím spojením. Osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by při přesměrování neměly být vystaveny žádnému dodatečnému přestupu, pokud se cestující nedohodne jinak. Pokud jsou cestující přesměrováni, celková doba cesty by měla být pokud možno co nejpodobnější plánované době cesty původního letu s ohledem na možnosti, které jsou k dispozici na letišti, kde k narušení došlo, a 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 provozující letecký dopravce nabídne cestujícímu přesměrování za srovnatelných přepravních podmínek, měl by cestující toto přesměrování přijmout. Pokud provozující letecký dopravce nabídne cestujícímu možnosti přesměrování za přepravních podmínek, které nejsou srovnatelné, měl by mít cestující možnost toto přesměrování odmítnout. Právo na přesměrování, včetně přesměrování, které provede sám cestující, by mělo zůstat zachováno. 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 Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006[11].

[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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(28) V případě narušení letu a v případě, že provozující letečtí dopravci neplní své povinnosti nabídnout pomoc, by cestující měli být oprávněni učinit vlastní opatření. V takových případech by provozující letečtí dopravci měli cestujícím uhradit výdaje, které jsou nezbytné, přiměřené a úměrné délce doby čekání. Zejména by měly být zohledněny zvláštní náklady na občerstvení a stravu v místě letiště. Pokud jde o ubytování, mělo by být při posuzování toho, zda jsou výdaje nezbytné, přiměřené a úměrné, zohledněno místo, kde byli dotčení cestující zdrženi, zda k narušení došlo v nejvytíženějším období či nikoli, a zvýšení cen v důsledku rezervace na poslední chvíli.

(29) Pokud cestující informoval provozujícího leteckého dopravce o svém rozhodnutí pokračovat v cestě a pokud provozující letecký dopravce nenabídl přesměrování do tří hodin za srovnatelných dopravních podmínek, měl by mít cestující právo zařídit si vlastní přesměrování, aby dosáhl svého cílového místa určení bez dalšího zpoždění. Cestující by však stále měl mít nárok na přesměrování od provozujícího leteckého dopravce až do chvíle, kdy ho informuje o svém rozhodnutí zajistit si vlastní přesměrování. Cestující při zajištění vlastního přesměrování r omezí výdaje na to, co je nezbytné, přiměřené a vhodné.

(30) Provozující letecký dopravce by měl mít možnost omezit nebo odepřít pomoc, pokud by její poskytnutí samo o sobě cestujícím, kteří čekají na zpožděný let nebo na přesměrování, způsobilo další zpoždění. Pokud je let zpožděn v době pozdního večera, ale lze očekávat, že se odlet uskuteční v krátké době, a pokud by přeprava cestujících do hotelů a jejich návrat zpět na letiště uprostřed noci mohly vést k mnohem většímu zpoždění, měl by mít letecký dopravce možnost poskytnutí ubytování v hotelu a související přepravu odmítnout. Obdobně platí, že pokud se letecký dopravce chystá poskytnout jídlo a nápoje, ale je informován, že let je připraven k nástupu cestujících na palubu, měl by mít možnost tuto pomoc odmítnout. Kromě uvedených případů by provozující letecký dopravce měl mít možnost omezit nebo odmítnout pomoc pouze ve zcela výjimečných případech, protože je třeba vyvinout veškeré úsilí s cílem omezit nepříjemnosti, jimž jsou cestující vystaveni.

(31) Letečtí dopravci by cestujícím měli nabídnout 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 leteckého 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.

(32) Cestující se specifickými potřebami, jako jsou osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, nezletilé osoby bez doprovodu, děti do dvou let, těhotné ženy a osoby, které na základě lékařského potvrzení potřebují zvláštní lékařskou pomoc, mohou vyžadovat zvláštní pozornost ze strany provozujícího leteckého dopravce, pokud těmto osobám není odepřen nástup na palubu z bezpečnostních důvodů. Obtížnější může být zejména zajištění ubytování pro každou z těchto kategorií cestujících v případě narušení letu. Na tyto kategorie cestujících by se proto nemělo vztahovat žádné omezení práva na ubytování v případě mimořádných okolností za podmínky, že je provozující letecký dopravce o jejich specifických potřebách informován. Letečtí dopravci si musí být vědomi přítomnosti těchto cestujících během letu nebo navazujícího letu, ovšem vytváření jakýchkoli zbytečných nebo nepřiměřených požadavků na oznamování by se mělo zabránit. V případě dětí do dvou let je letecký dopravce v okamžiku rezervace systematicky informován o jejich přítomnosti na palubě, protože při rezervaci je uvedeno jejich datum narození. V případě nezletilých osob bez doprovodu je letecký dopravce nezbytně informován o jejich přítomnosti na palubě na základě uzavření dohody o péči mezi leteckým dopravcem a opatrovníkem nezletilé osoby. V případě osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace je letecký dopravce nezbytně informován o jejich přítomnosti na palubě prostřednictvím oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006. V případě, že takové oznámení neexistuje, a v případě těhotných žen by způsob, kterým je letecký dopravce informován, a okamžik, kdy je letecký dopravce informován, měly zohledňovat konkrétní situaci cestujícího, přičemž svou konkrétní situaci může cestující oznámit nejpozději v okamžiku, kdy je o narušení informován. V případě cestujících, kteří potřebují zvláštní lékařskou pomoc, pokud tito cestující informovali před letem leteckého dopravce o svém zdravotním stavu za účelem vydání lékařského potvrzení pro let, je letecký dopravce o jejich situaci nezbytně informován v okamžiku, kdy souhlasí s přepravou těchto osob. Letečtí dopravci by měli zajistit, aby cestující mohli snadno poskytovat veškeré informace nezbytné u takových oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006.

(33) Nařízení (ES) č. 261/2004 se rovněž vztahuje na cestující, kteří si leteckou dopravu zarezervovali v rámci souborných cestovních služeb. Cílem tohoto pozměňujícího nařízení je dále zlepšit soudržnost mezi směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302[12] a nařízením (ES) č. 261/2004. V této souvislosti by cestující měli mít možnost si vybrat, na základě kterého z těchto dvou právních aktů svůj nárok uplatní, a případně uplatnit nárok na základě obou právních aktů. Cestující, který si zarezervoval leteckou dopravu jako součást souborných služeb, má možnost uplatnit nároky podle obou právních aktů, pokud například obdržel od leteckého dopravce náhradu za zpožděný let, ale má nárok na snížení ceny nebo náhradu od pořadatele za konkrétní služby, jako je ubytování v hotelu, strava, výlety nebo jiné akce, které v důsledku zpoždění letu zmeškal. Cestující by však neměli mít možnost práva kumulovat, pokud příslušná náhrada nebo snížení ceny poskytované podle obou právních aktů chrání stejný zájem nebo má stejný cíl. Pokud cestující uplatní svůj nárok u leteckého dopravce, měl by letecký dopravce vyplatit celou částku náhrady v souladu s nařízením (ES) č. 261/2004. Pokud cestující uplatní nárok podle směrnice (EU) 2015/2302 a pokud podkladová práva chrání stejný zájem nebo mají stejný cíl, měla by být od plateb podle směrnice (EU) 2015/2302 náhrada vyplacená leteckým dopravcem odečtena.

[12] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

(34) Důvody současné míry zpoždění a zrušených letů v Unii 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, nemělo by být právo leteckých dopravců požadovat odškodnění od jakékoli třetí strany, která napomohla ke vzniku události, jež vedla k náhradě škody nebo nutnosti dostát jiným povinnostem, nařízením (ES) č. 261/2004 nijak omezeno.

(35) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005[13] ukládá smluvním leteckým dopravcům povinnost informovat cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a směrnice Rady 93/13/EHS[14] ukládá prodávajícímu nebo poskytovateli povinnost poskytnout spotřebiteli informace o podmínkách smlouvy. V případě narušení letu by cestující měli být podrobněji informováni o svých právech a zároveň by měli být odpovídajícím způsobem informováni o samotné příčině narušení, jakmile jsou tyto informace k dispozici. Tyto informace by měly být poskytnuty minimálně leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem, a to v přístupném formátu a případně prostřednictvím oznámení v mobilních aplikacích nebo pomocí jiných digitálních prostředků. Tyto informace by měl poskytovat i provozující letecký dopravce.

---

13 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

14 Směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

(36) Pokud se cestující rozhodnou pro proplacení výdajů místo přesměrování, měly by jim být výdaje včas proplaceny automaticky, aniž by měli povinnost vyplnit zvláštní žádost.

(37) Cestující by měli být leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem odpovídajícím způsobem informováni o příslušných postupech podávání žádostí o náhradu škody a stížností leteckým dopravcům nebo zprostředkovatelům a měli by včas dostat od leteckého dopravce nebo zprostředkovatele odpověď.

(38) Cestující by rovněž měli mít možnost po podání stížnosti k leteckému dopravci předkládat jednotlivé spory subjektu nebo subjektům pro mimosoudní řešení sporů. 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.

(39) S cílem umožnit cestujícím uplatňovat jejich práva týkající se žádostí, stížností a jednotlivých sporů, měli by mít cestující možnost podat žádost přímo a osobně leteckým dopravcům, zprostředkovatelům nebo příslušným orgánům v souladu s nařízením (ES) č. 261/2004, a to jasným a přístupným způsobem.

(40) S ohledem na Úmluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením[15] a s cílem zajistit, aby poškození, zničení nebo ztráta vybavení pro mobilitu nebo zranění či úmrtí uznaného asistenčního psa byly nahrazeny v plné výši, by letečtí dopravci měli osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, jak jsou vymezeny v nařízení (ES) č. 1107/2006 bezplatně nabídnout možnost učinit zvláštní prohlášení o zájmu na doručení do místa určení (dále jen „zvláštní prohlášení o zájmu“), jež by jim v souladu s Montrealskou úmluvou umožnilo nárokovat náhradu škody v plné výši. Letečtí dopravci by měli cestující informovat o možnosti učinit takové prohlášení o zájmu a o souvisejících právech v okamžiku rezervace.

(41) Osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by v případě ztráty, zničení nebo poškození odbaveného vybavení pro mobilitu měly mít nárok na jeho okamžitou dočasnou náhradu ze strany leteckého dopravce. Vzhledem k tomu, že uznané asistenční psy nelze snadno nahradit, měla by být poskytnuta jiná dočasná řešení, pokud dojde ke ztrátě, úmrtí nebo zranění uznaného asistenčního psa.

---

[15] Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(42) Pro cestující není vždy zřejmé, jaká je povolená hmotnost, rozměry a počet zavazadel, která si mohou vzít na palubu letadla. S cílem zajistit, aby si cestující byli plně vědomi povolených vlastností neodbavených i odbavených zavazadel, která jsou zahrnuta do ceny jejich letenky, měli by letečtí dopravci tyto vlastnosti jasně uvést v okamžiku rezervace a na letišti. Za osobní věci, které představují nezbytné prvky 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.

(43) Aniž by byla dotčena možnost leteckých dopravců a zprostředkovatelů nabízet letecké tarify, které nezahrnují příruční zavazadlo, je vhodné zvýšit informovanost spotřebitelů a transparentnost cen s cílem posílit rovné podmínky v celé Unii. V tomto ohledu by cestující měli mít možnost snadněji porovnávat letecké tarify, jež zahrnují příruční zavazadla (kabinové kufry). Měla by být zavedena povinnost leteckých dopravců, zprostředkovatelů a metavyhledávačů, aby vždy standardně zobrazovali letecký tarif se zahrnutím příručních zavazadel před začátkem jakéhokoli rezervačního procesu.

(44) Je třeba lépe vyjasnit situace ohledně žádostí týkající se zapomenutí nebo ztráty osobní věci nebo příručního zavazadla v kabině letadla, a zjednodušit tak vyřizování příslušných žádostí a zabránit jakékoli další zátěži cestujících nebo chybám v komunikaci s cestujícími.

(45) Cestující by měli být v okamžiku rezervace informováni o maximálních rozměrech a hmotnosti zavazadel, která s sebou mohou mít v kabině. Aniž je dotčena zásada volné tvorby cen podle článku 22 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[16], měli by letečtí dopravci stanovit přiměřenou politiku, pokud jde o rozměry příručních zavazadel, která cestujícím umožní v závislosti na kapacitě kabiny letadla vzít si příruční zavazadlo do kabiny za podmínky, že příruční zavazadlo splňuje příslušné provozní požadavky a požadavky na bezpečnost a ochranu. 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.

(46) Mělo by být přijato vhodné ustanovení pro cestující, kteří si zvolí použít tištěnou formu digitálně vydané palubní vstupenky, kterou si sami vytiskli, nebo kteří si zvolí vyžádat si její tištěnou kopii od provozujícího leteckého dopravce po odbavení.

---

[16] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(47) Hudební nástroje mohou mít obrovskou peněžitou, uměleckou i historickou hodnotu. Hudební nástroje jsou navíc pracovními nástroji hudebníků, na nichž pravidelně zkouší a s nimiž vystupují a jež nelze 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 a politikou týkající se maximálních povolených vlastností zavazadel leteckého dopravce. Jsou-li splněny požadavky v oblasti kapacity, bezpečnosti a ochrany, měl by letecký dopravce usilovat o to, aby cestujícím umožnil přepravit hudební nástroje na dalších sedadlech za podmínky, že byly zaplaceny příslušné poplatky. V takových případech cestující a hudební nástroje obsadí sousedící sedadla, přičemž hudební nástroj je umístěn na sedadle u okna. 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 proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(48) Vzhledem ke krátkým lhůtám pro podávání stížností týkajících se práv a povinností podle nařízení (ES) č. 2027/97 by letečtí dopravci měli dát cestujícím možnost podat stížnost na příslušném formuláři, který bude ve formátu přístupném pro osoby se zdravotním postižením i pro osoby, které nepoužívají digitální nástroje. Letečtí dopravci by měli zajistit dostupnost formuláře stížnosti alespoň v mobilní aplikaci a na svých internetových stránkách. Na letištích s komerční osobní dopravou by řídící orgány letiště měly cestujícím rovněž poskytnout jednotný formulář v prostoru letiště pro výdej zavazadel. Komise by měla přijmout prováděcí akty, kterými stanoví vzor jednotného formuláře, jenž by měl cestujícímu umožnit podat okamžitou stížnost týkající se poškození, zpoždění přepravy nebo ztráty zavazadel.

(49) Pojišťovací záležitosti upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004[17] a nařízení (ES) č. 1008/2008.

(50) 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).

(51) V Draghiho zprávě byla zdůrazněna zásadní úloha dopravy pro konkurenceschopnost Unie. V této zprávě je rovněž popsáno riziko odklonu podniků od dopravních uzlů v Unii k dopravním uzlům v sousedství Unie, které vyplývá z asymetričnosti předpisů. Nařízení (ES) 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 vztahují Smlouvy, pouze pokud je provozujícím leteckým dopravcem dotčeného letu letecký dopravce Unie. Do pěti let od začátku doby použitelnosti nařízení (ES) č. 261/2004 by Komise měla posoudit proveditelnost revize oblasti působnosti uvedeného nařízení s cílem dále posílit úroveň ochrany cestujících a rovné podmínky mezi leteckými dopravci Unie a třetích zemí.

(52) V souvislosti s revizí nařízení (ES) č. 1008/2008 by měl být posouzen mechanismus na ochranu cestujících v případě platební neschopnosti leteckého dopravce.

---

[17] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

(53) Grónsko je vystaveno mimořádně náročným povětrnostním podmínkám a vyznačuje se velmi nízkou hustotou obyvatelstva a odlehlostí osídlených míst. Aby byla zajištěna propojenost a zachována dostupnost letů v rámci Grónska, na lety provozované mezi místy v Grónsku by se neměly vztahovat povinnosti týkající se náhrad, a to ani v případě, že tyto lety tvoří část cesty na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, nebo z něj.

(54) Tímto nařízením není dotčeno postavení Španělského království ve sporu se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska ohledně svrchovanosti nad šíjí, na které se nachází letiště Gibraltar. Nic v tomto nařízení nebrání jeho budoucímu použití na uvedené letiště podle podmínek dohody mezi Evropskou unií a Spojeným královstvím týkající se Gibraltaru, uzavřené s předchozím souhlasem Španělského království. V případě, že by výše uvedená dohoda byla ukončena, mělo by se toto nařízení vztahovat na letiště nacházející se na Gibraltarské šíji až po vyřešení daného sporu tak, aby Španělské království mohlo zajistit uplatňování tohoto nařízení na uvedené letiště.

(55) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění nařízení (ES) č. 261/2004, pokud jde o vzhled, obsah a vzor unijní značky práv cestujících v letecké dopravě a praktické způsoby ohledně náhrad výdajů provozujícího leteckého dopravce ze strany řídícího orgánu letiště, by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[18].

[18] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(56) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění nařízení (ES) č. 2027/97, pokud jde o jednotný formulář a formulář pro zvláštní prohlášení o zájmu, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

(57) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž chránit práva cestujících v letecké dopravě spravedlivým a vyváženým způsobem, zajistit konkurenceschopnost odvětví letectví Unie a zachovat dlouhodobou konektivitu pro cestující, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu rozsahu tohoto nařízení může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. 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 (ES) č. 261/2004 se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„*Článek 1*
Předmět

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 přepravní třídy.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) písmena b) až f) se nahrazují tímto:

„b) „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, včetně leteckého dopravce, který s cílem uskutečnit své lety používá letadlo jiného leteckého dopravce, s posádkou nebo bez posádky tohoto jiného leteckého dopravce;

c) „leteckým dopravcem Unie“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí udělenou členským státem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[*];

ca) „řídícím orgánem letiště“ rozumí řídící orgán letiště, jak je vymezen v čl. 2 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/EC[**];

d) „pořadatelem“ rozumí pořadatel, jak je vymezen v čl. 3 bodu 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302[***];

e) „souhornými službami“ rozumí souborné cestovní služby, jak jsou vymezeny v čl. 3 bodu 2 směrnice (EU) 2015/2302;

f) „letenkou“ rozumí platný doklad o smlouvě o letecké přepravě bez ohledu na jeho formu;

---

[*] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

[**] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

[***] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).“

b) písmeno g) se zrušuje;

c) písmena h) až l) se nahrazují tímto:

„h) „cílovým místem určení“ rozumí místo určení letu nebo posledního navazujícího letu v rámci cesty;

i) „osobou se zdravotním postižením“ nebo „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ rozumí osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoli tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby byla jejím potřebám věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím;

j) „odepřením nástupu na palubu“ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 4 odst. 1, 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 nebo nedostatečné cestovní doklady;

k) „dobrovolníkem“ rozumí cestující, který se přihlásil k nástupu na palubu v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 4 odst. 1 a souhlasil s výzvou leteckého dopravce nenastoupit na palubu letadla výměnou za odpovídající náhradu;

l) „zrušením“ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který byla uzavřena smlouva o letecké přepravě; zrušení zahrnuje situace, kdy:

i) letadlo vzlétlo, ale z jakéhokoli důvodu bylo odkloněno na jiné letiště, než je letiště příletu uvedené na letence, nebo se vrátilo na letiště odletu, a nemůže pokračovat na letiště příletu uvedené na letence, nebo

ii) cestujícímu byla vydána letenka na let a čas odletu uvedený na letence cestujícího byl přesunut na dřívější dobu o více než jednu hodinu;“

d) doplňují se nová písmena, která znějí:

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

n) „zpožděním při odletu“ rozumí časový rozdíl mezi plánovaným časem odletu uvedeným na letence cestujícího vydané v okamžiku rezervace a skutečným časem odletu, s výjimkou případů, kdy:

i) byl let přesunut nejméně 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího vydané v okamžiku rezervace, nebo byl po uplynutí této doby přesunut na dřívější dobu, přičemž v takovém případě se „zpožděním při odletu“ rozumí časový rozdíl mezi plánovaným časem odletu uvedeným na letence cestujícího vydané v době přesunu letu a skutečným časem odletu přesunutého letu;

ii) jsou cestující přesměrováni v důsledku narušení, pokud jde o přesměrovaný let, přičemž v takovém případě se „zpožděním při odletu“ rozumí časový rozdíl mezi plánovaným časem odletu uvedeným na letenkách vydaných pro přesměrovaný let a skutečným časem odletu přesměrovaného letu;

o) „zpožděním při příletu“ rozumí časový rozdíl mezi plánovaným časem příletu uvedeným na letence cestujícího vydané v okamžiku rezervace a skutečným časem příletu, s výjimkou případů, kdy:

i) byl let přesunut nejméně 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího vydané při rezervaci, nebo po uplynutí této doby, pokud cestující využil let, který byl přesunut na dřívější dobu, přičemž v takovém případě se „zpožděním při příletu“ rozumí časový rozdíl mezi plánovaným časem příletu uvedeným na letence cestujícího vydané při změně plánu a skutečným časem příletu přesunutého letu;

ii) jsou cestující přesměrováni v důsledku narušení, pokud jde o přesměrovaný let, přičemž v takovém případě se „zpožděním při příletu“ rozumí časový rozdíl mezi plánovaným časem příletu uvedeným na letenkách vydaných pro přesměrovaný let a skutečným časem příletu přesměrovaného letu;

p) „přepravní třídou“ rozumí část kabiny pro cestující v letadle charakterizovaná buď zvláštním kódem uvedeným ve smlouvě o letecké přepravě, nebo kombinací prvků, jako jsou odlišná sedadla, odlišné uspořádání sedadel a jiné rozdíly ve službě, jako je zvláštní stravování, poskytované cestujícím v porovnání s tím, co je poskytováno cestujícím v jiných částech kabiny;

q) „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;

r) „mimořádnými okolnostmi“ rozumí události, které svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo skutečnou kontrolu leteckého dopravce;

s) „letem“ rozumí operace letecké dopravy provozovaná jedním letadlem mezi dvěma letišti uvedenými na letence prostřednictvím předem stanovené trasy, letového řádu a jedinečného identifikačního čísla, bez ohledu na to, zda zahrnuje mezipřistání uskutečněná výlučně z technických či provozních důvodů;

t) „navazujícím letem“ rozumí let, který jako součást cesty má cestujícímu umožnit odletět z původního místa odletu a přiletět do přestupního místa, aby odletěl jiným letem, nebo má cestujícímu umožnit odletět z přestupního místa, aby umožnil cestujícímu dosáhnout dalšího přestupního místa nebo cílového místa určení cestujícího;

u) „stopoverem“ rozumí úmyslné přerušení cesty na základě jediné smlouvy o letecké přepravě ze strany cestujícího, s nímž předem souhlasil letecký dopravce nebo jeho pověřený zástupce, mezi původním místem odletu a cílovým místem určení 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 často zahrnuje přenocování;

v) „cestou“ rozumí let nebo navazující lety, během nichž je cestující přepravován z původního místa odletu do cílového místa určení cestujícího v souladu s jedinou smlouvou o letecké přepravě, přičemž let tam a let zpět se považují za samostatné cesty;

w) „časem odletu“ rozumí čas, kdy letadlo opustí pomocí vytlačení nebo vlastního pohonu odletové stání (čas zahájení pojíždění);

x) „časem příletu“ rozumí čas, kdy letadlo dosáhne příletového stání a kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy (čas ukončení pojíždění);

y) „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 delší než 30 minut mezi dosednutím letadla na zem a otevřením dveří letadla;

z) „narušením“ rozumí odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění při odletu, zpoždění při příletu nebo zdržení na odbavovací ploše;

aa) „nocí“ rozumí doba mezi půlnocí a šestou hodinou ranní;

ab) „dítětem“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě mladší 14 let;

ac) „nezletilou osobou bez doprovodu“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě mladší 18 let a která cestuje bez doprovodu dospělého zákonného zástupce, pokud letecký dopravce převzal odpovědnost za péči o tuto osobu v souladu se svými zveřejněnými předpisy;

ad) „dítětem do 2 let“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě ve věku do dvou let

ae) „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;

af) „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 příslušnými právními předpisy, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882[*];

ag) „původním místem odletu“ rozumí místo odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci cesty;

ah) „osobní věcí“ rozumí neodbavené zavazadlo, které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu a jehož maximálními rozměry jsou buď 40 x 30 x 15 cm, nebo splňuje podmínku, že se vejde do prostoru pod sedadlem, za nímž cestující sedí;

ai) „příručním zavazadlem“ rozumí neodbavené zavazadlo, které není osobní věcí a které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu letectví a na letovou bezpečnost.

---

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“

3) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„*Článek 3*
Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy;

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, pokud neobdrželi v této třetí zemi rovnocennou náhradu, odškodnění a pomoc odpovídající účelu tohoto nařízení, pokud je provozující letecký dopravce dotčeného letu leteckým dopravcem Unie.

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 převedeni z letu, na který měli zakoupenou letenku, na jiný let.

3. Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za sníženou cenu, která není veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupná, s výjimkou:

   a) cestujících, kterým letecký dopravce nebo zprostředkovatel vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů, na které se toto nařízení vztahuje v plném rozsahu, a

   b) dětí do dvou let, které cestují bezúplatně nebo za sníženou cenu, která není veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupná, a osob, které cestují bezúplatně nebo za sníženou cenu, která není veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupná, jakožto doprovod osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s podmínkami uvedenými v čl. 4 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006[*], na které se toto nařízení vztahuje s výjimkou článku 7 tohoto nařízení.

4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 2 první pododstavec písm. e), toto nařízení se vztahuje pouze na cestující přepravované motorovým letadlem s pevnými křídly.

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

6. Aniž je dotčen článek 12 tohoto nařízení, vztahuje se toto nařízení rovněž na cestující přepravované letem, na který se vztahuje smlouva o souborných cestovních službách, jak jsou vymezeny v čl. 3 bodu 3 směrnice (EU) 2015/2302, pokud není tato smlouva o souborných cestovních službách ukončena nebo její plnění není ovlivněno z jiných důvodů, než je narušení tohoto letu.

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

---

* 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. 204, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).“

4) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 3a*

Unijní značka práv cestujících v letecké dopravě

1. Zavádí se dobrovolná „unijní značka práv cestujících v letecké dopravě“ (dále jen „značka“).

2. Tato značka, která má usnadnit srovnávání a výběr z různých nabídek letenek, umožní cestujícím rychle získat informaci o tom, zda se na cestu toto nařízení vztahuje.

3. Letečtí dopravci nebo zprostředkovatelé mohou značku použít při nabízení letenek cestujícím na cesty v oblasti působnosti tohoto nařízení uskutečňované leteckými dopravci Unie.

4. Používání značky leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem je dobrovolné s výjimkou případů, kdy provozující letecký dopravce ukládá leteckému dopravci nebo zprostředkovateli povinnost používat značku na základě obchodní dohody.

5. Značka se uvádí pouze během prodejních a marketingových činností, a to v blízkosti údajů nabídky na cestu v oblasti působnosti tohoto nařízení uskutečňované leteckým dopravcem Unie nebo v přímém spojení s touto cestou. Při zobrazení více nabídek musí být jasné, na kterou cestu se značka vztahuje.

6. Jakákoli lživá či klamavá reklama nebo používání jakéhokoliv označení či loga vedoucího k záměně s touto značkou jsou zakázány.

7. Komise podporuje používání značky leteckými dopravci nebo zprostředkovateli.

8. Za účelem jednotného provádění tohoto článku přijme Komise do … [12 měsíců ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] prováděcí akty, jimiž zavede pro používání značky podle tohoto článku podrobná ustanovení týkající se jejího vzhledu, obsahu a vzoru.

   Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 16h odst. 2.“

5) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„*Článek 4*
Odepření nástupu na palubu

1. Tento článek se vztahuje na cestující, kteří se dostaví k nástupu na palubu u brány, poté, co dokončili odbavení on-line nebo na letišti, jak je stanoveno, a v čase, který předem a písemně (i elektronickými prostředky) stanovil 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.

2. 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 právo na náhradu škody stanovené v článku 7, právo na proplacení výdajů nebo přesměrování podle článku 8 a právo na pomoc podle článku 9.

Provozující letecký dopravce vyzve dobrovolníky, aby nenastoupili na palubu letadla výměnou za odpovídající náhradu za podmínek, které budou dohodnuty mezi každým dobrovolníkem a provozujícím leteckým dopravcem. Provozující letecký dopravce informuje dobrovolníky o jejich právech v souladu s tímto nařízením. Tato dohoda s každým dobrovolníkem o náhradě nahrazuje právo dobrovolníka na náhradu škody stanovené v čl. 7 odst. 1 pouze tehdy, pokud s tím dobrovolník výslovně vyjádří souhlas 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.

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

4. Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, neprodleně sdělí dotčeným cestujícím informace o vyřizování stížností v souladu s článkem 15a.

   Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8. Odchylně od čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. a), mají-li cestující, kterým byl odepřen nástup na palubu, 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 odepře nástup na palubu, nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9. Odchylně od čl. 9 odst. 1 písm. a) se neprodleně poskytne možnost 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.

5. Cestujícím nesmí být odepřen nástup na palubu a nesmí jim být účtován žádný poplatek za cestu zpět, včetně cesty sestávající z navazujících letů, z toho důvodu, že cestu tam neuskutečnili v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.“

6) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„*Článek 5*
Zrušení

1. V případě zrušení letu provozující letecký dopravce neprodleně informuje o zrušeném letu 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 proplacení výdajů nebo přesměrování podle článku 8 a pomoc podle článku 9, a poskytne informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody stanovenou v článku 7 a vyřizování stížností podle článku 15a.

Provozující letecký dopravce bez zbytečného odkladu upřesní dotčeným cestujícím důvod zrušení.

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

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

4. Cestující mají právo obdržet na požádání od provozujícího leteckého dopravce zrušeného letu náhradu škody v souladu s článkem 7.

5. Právo na náhradu škody podle odstavce 4 se neuplatní, pokud byli cestující o zrušení informováni alespoň 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího nebo pokud byli informování o zrušení ve lhůtě kratší než 14 kalendářních dnů před plánovaným časem odletu s nabídkou přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nanejvýš jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Důkazní břemeno, pokud jde o prokázání toho, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, nese provozující letecký dopravce.

6. Právo na proplacení výdajů a na přesměrování stanovené v odstavci 2 a na náhradu škody stanovené v odstavci 4 se neuplatní, pokud letadlo vzlétlo, ale bylo odkloněno na jiné letiště, než je letiště příletu uvedené na letence, jestliže skutečné letiště příletu a letiště příletu uvedené na letence obsluhují stejné místo, město nebo region a letecký dopravce poskytl cestujícímu dopravu na letiště příletu uvedené na letence, pod podmínkou, že zpoždění při příjezdu na letiště příletu uvedené na letence nepřesáhne tři hodiny. Pro tento účel nese důkazní břemeno, pokud jde o prokázání času příjezdu na letiště příletu uvedené na letence alternativním dopravním prostředkem, provozující letecký dopravce.

První pododstavec tohoto odstavce se nepoužije v případech, kdy je cestujícím se zvláštními potřebami uvedeným v čl. 11 odst. 3 nebo osobám, které tyto cestující doprovázejí, buď odepřen přepravní doklad nebo nástup do alternativního dopravního prostředku z důvodu jakéhokoli použitelného bezpečnostního požadavku nebo fyzické nemožnosti nástupu, nebo nejsou schopni tuto dopravní službu využít z důvodu nedostupnosti pomoci. Provozující letecký dopravce vynaloží přiměřené úsilí, aby těmto cestujícím umožnil přístup k alternativním dopravním prostředkům. Zpoždění při příjezdu na letiště příletu uvedené na letence se vypočítá na základě času příjezdu dopravní služby, kterou poskytl provozující letecký dopravce a kterou cestující se zvláštními potřebami nebo případně osoby, které je doprovázejí, skutečně využili nebo mohli využít, aby na toto letiště dorazili.“

7) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„*Článek 6*
Zpoždění

1. Pokud provozující letecký dopravce očekává, že let bude při odletu nebo příletu zpožděn, informuje o tom dotčené cestující pokud možno 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 zároveň dotčené cestující informuje o jejich konkrétních právech podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o pomoc podle článku 9, a poskytne informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody stanovené v článku 7 a o vyřizování stížností podle článku 15a.

   Provozující letecký dopravce bez zbytečného odkladu sdělí dotčeným cestujícím důvody zpoždění letu při odletu nebo příletu.

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

3. Dosáhne-li zpoždění při odletu pěti hodin, nabídne provozující letecký dopravce dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 prvním pododstavcem písm. a).

4. Cestující mají na požádání právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zpožděného letu v souladu s článkem 7, pokud cestující dosáhne cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím tři hodiny.“

8) Vkládají se nové články, které znějí:

„*Článek 6a*
Zdržení na odbavovací ploše

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

2. V případě, že dojde ke zdržení na odbavovací ploše, zajistí provozující letecký dopravce s výhradou omezení týkajících se bezpečnosti či ochrany dostatečné vytápění nebo chlazení kabiny pro cestující a bezplatný přístup k toaletám na palubě letadla a postará se, aby byla věnována potřebná pozornost cestujícím uvedeným v článku 11. Pokud tím nedojde k prodloužení zdržení na odbavovací ploše nebo pokud to není neslučitelné s požadavky na letovou bezpečnost a ochranu letectví před protiprávními činy, poskytne provozující letecký dopravce na palubě letadla bezplatně pitnou vodu.

3. Pokud zdržení na odbavovací ploše dosáhne dvou hodin na letišti s komerční osobní dopravou nacházejícím se na území členského státu, na který se vztahují Smlouvy, bude letadlo přistaveno k bráně nebo jinému vhodnému místu výstupu z letadla, kde bude cestujícím dovoleno vystoupit. Zdržení na odbavovací ploše může trvat déle, než je uvedená doba, pouze tehdy, pokud letadlo nemůže opustit své místo na odbavovací ploše z důvodů souvisejících s bezpečností, imigrační kontrolou, řízením letového provozu nebo ochranou před protiprávními činy.

4. Cestující, kteří vystoupí z letadla v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, mají nárok na práva stanovená v článku 6 nebo případně v článku 11, s přihlédnutím ke zdržení na odbavovací ploše a času odletu uvedenému na letence cestujícího.

Článek 6b

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, má provozující letecký dopravce předchozího letu povinnost přesměrovat cestujícího v souladu s čl. 8 odst. 1 prvním pododstavcem písm. b) a poskytnout pomoc v souladu s článkem 9.

2. Pokud provozující letecký dopravce nemůže cestujícího přesměrovat do pěti hodin od času odletu zmeškaného navazujícího letu uvedeného na letence cestujícího, nabídne provozující letecký dopravce bez zbytečného odkladu dotčeným cestujícím rovněž proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 prvním pododstavcem písm. a).

3. Cestující mají rovněž právo obdržet na požádání od leteckého dopravce provozujícího narušený let náhradu škody v souladu s článkem 7, pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím tři hodiny.

   Odchylně od definice zpoždění při příletu se v případě zmeškání navazujícího letu počítá zpoždění při příletu od okamžiku příletu do cílového místa určení uvedeného na letence cestujícího před zmeškáním navazujícího letu.

Článek 6c

Mimořádné okolnosti

1. Pro účely tohoto nařízení zahrnují mimořádné okolnosti mimo jiné události uvedené na seznamu mimořádných okolností uvedenému v příloze.

2. Provozující letecký dopravce je povinen zaplatit náhradu škody v souladu s článkem 7, ledaže může prokázat, že zrušení, zpoždění nebo zmeškání navazujícího letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a nebylo možné zrušení, zpoždění nebo zmeškání navazujícího letu zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření. Na mimořádné okolnosti se lze odvolávat pouze tehdy, pokud mezi vznikem této okolnosti a narušením letu existuje přímá příčinná souvislost. Důkazní břemeno, pokud jde o prokázání existence této přímé příčinné souvislosti a toho, zda letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření, aby narušení letu zabránil, nese provozující letecký dopravce.“

9) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„*Článek 7*

Právo na náhradu škody

1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu škody ve výši:

   a) 250 EUR u cest o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech cest v rámci Unie delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních cest na vzdálenost od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech cest nespadajících pod písmeno a) nebo b).

2. Letečtí dopravci mohou snížit náhradu škody stanovenou v odstavci 1 o 50 %, pokud čas příletu nepřesahuje plánovaný čas příletu původně rezervované cesty o čtyři hodiny a pokud:

a) je cestujícím nabídnuto přesměrování do jejich cílového místa určení později alternativním letem podle čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. b) nebo

b) došlo ke zpoždění při příletu původně rezervované cesty.

3. V případě přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 prvním pododstavcem písm. b) po zrušení letu, pokud je začátek cesty, která je v rámci přesměrování nabídnuta, posunut o více než jednu hodinu před začátek původně plánované cesty nebo letu, může provozující letecký dopravce náhradu škody stanovenou v článku 5 snížit:

a) o 50 %, je-li čas odletu posunut na dobu méně než dvě hodiny před původně plánovaný čas odletu a cestující let využil;

b) o 25 %, je-li čas odletu posunut na dobu méně než tři hodiny před původně plánovaný čas odletu a cestující let využil.

4. Pokud může mít cestující právo na náhradu škody v souladu s čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 4 nebo čl. 6b odst. 3, poskytne provozující letecký dopravce cestujícímu do 96 hodin od ukončení cesty elektronicky na trvalém nosiči informace o právech cestujícího na náhradu škody a jasné instrukce, jak žádost o náhradu škody předložit.

5. Při určování vzdáleností pro účely tohoto nařízení je základem výpočtu vzdálenost mezi původním místem odletu a cílovým místem určení. V případě navazujícího letu se bere v úvahu pouze původní místo odletu a cílové místo určení, se tyto vzdálenosti měří metodou ortodromické dráhy letu.

6. Pokud se cestující rozhodne pokračovat v cestě podle čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. a), b) nebo c) a během přesměrování dojde k dalšímu narušení cesty, ponechá si právo na jakoukoli další náhradu škody během jeho přesměrování do původního místa odletu nebo do cílového místa určení.

7. Náhrada škody se vyplatí elektronickým bankovním převodem nebo, pokud s tím cestující výslovně vyjádří souhlas na trvalém nosiči, jinými prostředky.

8. Důkazní břemeno, pokud jde o prokázání toho, kdy a jak cestující přijal dohodu o formě platby náhrady škody, jak je uvedeno v odstavci 7, nese provozující letecký dopravce.

9. Žádosti o náhradu škody podle tohoto článku podává cestující do devíti měsíců od skutečného dne odletu uvedeného na letence cestujícího. Pokud je žádost předložena třetí osobou, může provozující letecký dopravce vyžadovat doklad o platném pověření konat. Provozující letečtí dopravci neprodleně potvrdí přijetí žádosti na trvalém nosiči. Do 30 kalendářních dnů od obdržení žádosti provozující letecký dopravce buď vyplatí náhradu škody, nebo cestujícímu poskytne odůvodnění, proč náhradu škody nevyplatil; v takovém případě musí být uvedena informace o vyřizování stížností podle článku 15a. Pokud se provozující letecký dopravce za podmínek stanovených v čl. 6c odst. 2 odvolává na mimořádné okolnosti, upřesní, na které z mimořádných okolností uvedených v příloze se odvolává, a pokud se odvolává na událost, která na tomto seznamu uvedena není, upřesní, na kterou událost se odvolává, a důvody, proč by měla být považována za mimořádnou okolnost. Kdykoli se provozující letecký dopravce odvolává na mimořádné okolnosti, poskytne jasné a odůvodněné vysvětlení, včetně stručného vysvětlení toho, jak uplatněná mimořádná okolnost splňuje podmínky přímé příčinné souvislosti a veškerá přiměřená opatření stanovená v čl. 6c odst. 2.

Nezaplatí-li provozující letecký dopravce požadovanou náhradu škody, může cestující podat stížnost v souladu s článkem 15a.“

10) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„*Článek 8*
Právo na proplacení výdajů nebo přesměrování

1. V případě narušení nabídne cestujícím provozující letecký dopravce bez zbytečného odkladu a za podmínek stanovených v článku 4, 5, 6 nebo 6b a v tomto článku volbu mezi těmito bezplatnými možnostmi:

   a) do sedmi kalendářních dnů od provedení volby cestujícím bude cestujícímu elektronickým bankovním převodem nebo, pokud s tím cestující výslovně vyjádří souhlas na trvalém nosiči, jinými prostředky automaticky proplacena plná cena letenky a zprostředkovatelské poplatky, pokud byly uplatněny, za neuskutečněnou část či neuskutečněné části cesty nebo cest a za část či části již uskutečněné cesty nebo cest, pokud již let neslouží účelu ve vztahu k původním cestovním plánům cestujícího, a zároveň bude cestujícímu v relevantních případech 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;

   b) cestující bude pokračovat v cestě do cílového místa určení prostřednictvím přesměrování cestujícího za srovnatelných podmínek dopravy při nejbližší příležitosti po čase odletu uvedeném na jeho letence nebo, po dohodě s cestujícím, před tímto časem; nebo

c) cestující bude za srovnatelných dopravních podmínek přesměrován do jeho cílového místa určení v pozdější době podle jeho přání s výhradou dostupnosti míst.

Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán v souladu s článkem 10a, může být lhůta uvedená v písmenu a) prvního pododstavce tohoto odstavce prodloužena na 30 kalendářních dnů.

2. Aby mohl cestující dosáhnout místa určení, jak je stanoveno v odst. 1 prvním pododstavci písm. b), při nejbližší příležitosti a za celkovou dobu cesty pokud možno co nejpodobnější plánované době cesty původního letu, nabídne provozující letecký dopravce v závislosti na dostupnosti cestujícímu ke zvážení alespoň jednu z těchto alternativních možností, s nimiž může cestující vyjádřit výslovný souhlas na trvalém nosiči:

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

b) jinou trasu mezi stejnými letišti odletu a příletu, jak byla uvedena ve smlouvě o letecké přepravě;

c) přesměrování na jiné letiště nebo z jiného letiště, než jaké bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě; v takovém případě nese náklady na přepravu cestujícího mezi letištěm, které bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě, a tímto jiným letištěm provozující letecký dopravce;

d) využití služeb provozovaných jiným leteckým dopravcem; nebo

e) použití jiného druhu dopravy, je-li to vhodné s ohledem na vzdálenost, kterou je třeba překlenout.

V případě přesměrování jiným leteckým dopravcem nebo jiným druhem dopravy zůstává provozující letecký dopravce odpovědný za poskytování informací, pomoc a přesměrování pouze do zahájení přepravy v rámci této přesměrované služby. Provozující letecký dopravce je i nadále odpovědný za náhradu za zpoždění při příletu do místa určení v souladu s článkem 7. Provozovatel služby přesměrování odpovídá za zajištění všech ostatních práv spojených s touto službou v souladu s platným právem Unie o právech cestujících pro daný druh dopravy.

3. Pokud cestující informoval provozujícího leteckého dopravce o svém rozhodnutí pokračovat v cestě v souladu s odst. 1 písm. b) a odstavcem 5 tohoto článku a pokud provozující letecký dopravce nenabídl přesměrování do tří hodin a za srovnatelných dopravních podmínek, může si cestující sám zajistit přesměrování v souladu s odstavcem 2 tohoto článku. Pokud se cestující rozhodne zajistit si vlastní přesměrování, musí o tom informovat provozujícího leteckého dopravce. Cestující má právo možnosti přesměrování, pokud nejsou dopravní podmínky tohoto přesměrování srovnatelné, odmítnout; v takovém případě jsou při čekání na přesměrování zachována jeho práva na pomoc v souladu s článkem 9.

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

Cestující při zajištění přesměrování vlastními silami omezí výdaje na to, co je nezbytné, přiměřené a vhodné. Provozující letecký dopravce proplatí výdaje, které cestujícímu vznikly, nepřesahující 400 % plné ceny letenky nebo letenek a zprostředkovatelských poplatků, pokud byly uplatněny, do 14 kalendářních dnů od podání žádosti. Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může provozující letecký dopravce tuto lhůtu prodloužit na 30 kalendářních dnů.

4. Aniž jsou dotčena ostatní ustanovení tohoto článku, má-li cestující sjednán stopover, má dodatečné právo odmítnout možnosti přesměrování, pokud tyto možnosti přesměrování tento stopover opomíjejí.

5. Cestující si může zvolit mezi proplacením výdajů podle odst. 1 prvního pododstavce písm. a) nebo přesměrováním v pozdější době podle odst. 1 prvního pododstavce písm. c), dokud cestující neakceptuje přesměrování při nejbližší příležitosti, které mu provozující letecký dopravce nabídl podle odst. 1 prvního pododstavce písm. b), nebo dokud se cestující nerozhodne zajistit si přesměrování sám podle odstavce 3.

Cestující o své volbě informuje provozujícího leteckého dopravce.

6. Provozující letecký dopravce poskytne cestujícímu na jeho žádost informace stanovené v tomto článku v tištěné podobě. Provozující letecký dopravce zajistí, aby volba, kterou cestující učiní podle tohoto článku, byla výslovně potvrzena na trvalém nosiči.

7. Možnosti stanovené v odstavci 1 musí být jasně zobrazeny, aniž by na ně byl použit předběžný výběr, výchozí nastavení nebo dodatečná procesní zátěž, které upřednostňují jednu možnost.“

11) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 8a*
Poukazy

1. Pokud má cestující nárok na náhradu škody v souladu s článkem 7 nebo na proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 prvním pododstavcem písm. a) nebo čl. 10 odst. 2, může letecký dopravce cestujícímu nabídnout výběr poukazu v hodnotě odpovídající alespoň výši proplacení výdajů nebo splatné náhradě škody.

2. Cestující není povinen poukaz nabízený namísto platby přijmout. Přijetí poukazu je platné pouze tehdy, pokud cestující udělil výslovný souhlas na trvalém nosiči. Všechny možnosti stanovené v čl. 7 odst. 7 a čl. 8 odst. 1 prvním pododstavci písm. a) musí být jasně zobrazeny, aniž by na ně byl použit předběžný výběr, výchozí nastavení nebo dodatečná procesní zátěž, které upřednostňují jednu možnost.

3. Letecký dopravce cestujícímu jasně a na trvalém nosiči poskytne informace stanovené v odstavcích 2, 4, 5 a 6 předtím, než cestující využije výběr uvedený v odstavci 1.

4. Poukaz:

   a) má maximální dobu platnosti 12 měsíců ode dne, kdy cestující poukaz přijme; tato doba platnosti může být prodloužena pouze jednou, a to nejvýše o dalších 12 měsíců, za podmínky, že cestující i letecký dopravce s tímto prodloužením výslovně souhlasí na trvalém nosiči;

   b) je během doby platnosti zcela nebo zčásti použitelný na veškeré služby leteckého dopravce, včetně služeb rezervovaných během doby platnosti poukazu, ale poskytnutých až po uplynutí doby jeho platnosti;

   c) je vydán na trvalém nosiči a jasně uvádí, jaká je jeho hodnota, doba platnosti a podmínky použití; je-li hodnota vyšší než platba, na kterou má cestující nárok podle článku 7, čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. a) nebo čl. 10 odst. 2, poukaz tuto skutečnost uvede.

5. Cestující a letecký dopravce se mohou kdykoli před uplatněním poukazu nebo uplynutím jeho platnosti dohodnout na plné nebo částečné platbě, přestože si cestující původně vybral poukaz.

6. Letecký dopravce bez zbytečného prodlení a v každém případě nejpozději do sedmi kalendářních dnů automaticky proplatí zbývající částku odpovídající dotčenému poukazu:

a) cestujícímu po uplynutí doby platnosti poukazu, pokud nebyl využit; to platí i pro jakoukoli zbývající částku dotčeného poukazu v případě předchozího částečného čerpání;

b) cestujícímu, pokud se cestující a letecký dopravce před uplynutím doby platnosti poukazu na takovém proplacení dohodnou nebo

c) osobě, která vyřizuje záležitosti zemřelého cestujícího, v případě úmrtí dotčeného cestujícího na žádost této osoby a po předložení příslušných podpůrných dokladů na trvalém nosiči.“

12) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„*Článek 9*
Právo na pomoc

1. Pokud se odkazuje na tento článek, musí být 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) přístup k internetu a dva telefonní hovory.

Provozující letecký dopravce může pomoc poskytovanou podle prvního pododstavce omezit nebo odmítnout, pokud by její poskytnutí vedlo k dalšímu zpoždění odletu zpožděného letu nebo přesměrování, včetně odjezdu náhradní dopravy.

2. Pokud je při čekání na let nebo náhradní dopravu nutné zůstat v místě jednu nebo více nocí, musí být cestujícím navíc bezplatně nabídnuty tyto služby:

a) ubytování v hotelu;

b) doprava z letiště do místa ubytování a zpět.

3. Provozující letecký dopravce může ke splnění svých povinností podle odst. 1 prvního pododstavce písm. a) a b) a odstavce 2 použít poukazy. Poukazy poskytnuté v souladu s odstavcem 1 musí být možné uplatnit ve všech prodejnách nabízejících potraviny a občerstvení na letišti, kde byli dotčení cestující zdrženi, na palubě jejich letu a případně v místě ubytování v hotelu poskytnutého podle odst. 2 písm. a). Poukaz na ubytování na hotelu poskytnutý v souladu s odst. 2 písm. a) lze vydat pouze tehdy, pokud provozující letecký dopravce pro dotčeného cestujícího předem rezervoval pokoj.

4. Pokud provozující letecký dopravce neplní své povinnosti podle odstavců 1, 2 a 3, mohou dotčení cestující učinit vlastní opatření. Letecký dopravce provozující narušený let uhradí náklady, které cestujícím vznikly, do 14 kalendářních dnů od podání žádosti o proplacení, a to v rozsahu nákladů, které jsou nezbytné, přiměřené a odpovídají délce doby čekání a nákladům na občerstvení a stravu na letišti a v místě ubytování, kde byli cestující zdrženi. Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může letecký dopravce provozující narušený let tuto lhůtu prodloužit na 30 kalendářních dnů.

5. Na všech letištích v Unii s komerční osobní dopravou zavede řídící orgán letiště opatření, která zajistí, aby mohly být bez ohledu na denní dobu, let či terminál bezplatně k dispozici pitná voda a dobíjecí stanice pro elektronická zařízení.

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

7. Pokud se cestující rozhodne na původním místě odletu pro proplacení výdajů podle čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. a) nebo pokud se rozhodne pro přesměrování v pozdější době podle čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. c), nemá v souvislosti s příslušným letem žádná další práva z hlediska pomoci podle odstavců 1 a 2 tohoto článku.“

13) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„*Článek 10*
Změna na vyšší nebo nižší přepravní třídu

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

2. Pokud provozující letecký dopravce umístí cestujícího do nižší přepravní třídy, než pro kterou byla zakoupena letenka, do 14 kalendářních dnů od data změny přepravní třídy poskytne cestujícímu automaticky proplacení výdajů ve výši alespoň:

   a) 30 % ceny letu u letů na vzdálenost nejvýše 1 500 kilometrů;

   b) 50 % ceny letu u všech letů v rámci Unie na vzdálenost větší než 1 500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států a francouzskými nejvzdálenějšími regiony, a u všech ostatních letů na vzdálenost od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo

   c) 75 % ceny letu u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b), včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými nejvzdálenějšími regiony.

3. Pokud cena letu není uvedena na letence, vypočte se proplacení výdajů uvedené v odstavci 2 tohoto článku na základě poměru vzdálenosti daného letu k celkové vzdálenosti, na niž se vztahuje smlouva o letecké přepravě, vypočítané podle čl. 7 odst. 5.

4. Cena letu podle tohoto článku nezahrnuje daně a poplatky uvedené na letence, pokud ani požadavek platit tyto daně a poplatky, ani jejich výše nezávisí na přepravní třídě, pro kterou byla letenka zakoupena.

5. Tento článek se nevztahuje na doplňkové služby, jako jsou zvláštní místa nebo stravování, které jsou nezávislé na přepravní třídě a prodávají se samostatně.“

14) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 10a*
Letištní pohotovostní plány

1. Na letišti Unie s celkovým ročním objemem osobní dopravy vyšším než čtyři miliony cestujících po dobu nejméně tří po sobě jdoucích let, řídící orgán letiště zajistí, aby provoz řídícího 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, mnohočetného zpoždění letů, nebo obojího, 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 pomoc, a obsahuje ujednání za účelem omezení doby jejich čekání a nepohodlí na minimum.

2. Letištní pohotovostní plány zohlední konkrétní a individuální potřeby cestujících uvedených v článku 11.

3. Pohotovostní plán se zavádí zejména za účasti výboru uživatelů letiště uvedeného ve směrnici Rady 96/67/ES*, poskytovatelů služeb pozemního odbavení a jiných poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti, včetně poskytovatelů zvláštní pomoci pro osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Pohotovostní plán se případně vypracuje za účasti příslušných orgánů. Pohotovostní plán musí obsahovat rovněž kontaktní údaje osoby nebo osob určených leteckými dopravci, které jsou členy výboru uživatelů letiště, aby je zastupovaly na místě v případě mnohočetných zrušení, mnohočetných zpoždění letů, nebo obojího. 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.

4. Řídící orgán letiště sdělí pohotovostní plán výboru uživatelů letiště uvedenému ve směrnici 96/67/ES a na požádání vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování určenému podle článku 16 tohoto nařízení. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování monitoruje, zda řídící orgán letiště dodržuje požadavky podle tohoto článku.

5. Členský stát může rozhodnout, že letiště, na které se nevztahuje odstavec 1 a které se nachází na jeho území, má plnit povinnosti stanovené v odstavcích 1 až 4.

6. Na letištích Unie s celkovým ročním objemem osobní dopravy, který nedosahuje limitu stanoveného v odstavci 1, nebo na která se nevztahuje rozhodnutí členského státu podle odstavce 5, vynaloží řídící 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, mnohočetným zpožděním letů, nebo obojímu, kvůli nimž byl na letišti zdržen značný počet cestujících.

---

* Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).“

15) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„*Článek 11*

Cestující se specifickými potřebami

1. Právy osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace stanovenými v tomto článku nejsou dotčena práva, kterých požívají v souladu s nařízením (ES) č. 1107/2006.

2. Veškeré informace poskytované cestujícím v souladu s tímto nařízením se poskytují v přístupném formátu.

3. Pro účely tohoto nařízení se za „cestující se zvláštními potřebami“ považují tyto kategorie cestujících:

   a) osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a těhotné ženy za podmínky, že provozující letecký dopravce byl informován o jejich zvláštních potřebách pomoci, pokud možno při rezervaci nebo při odbavení a nejpozději v okamžiku, kdy je cestující informován o narušení podle čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 1 nebo čl. 6 odst. 1, nebo zmešká navazující let podle čl. 6b odst. 1;

   b) děti do dvou let a nezletilé osoby bez doprovodu a

   c) osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc na základě lékařského potvrzení, pokud jim není odepřen nástup na palubu z bezpečnostních důvodů.

   Každé oznámení poskytnuté leteckému dopravci ohledně okolností uvedených v prvním pododstavci se vztahuje na všechny cesty v rámci smlouvy o letecké přepravě.

4. Každé osobě doprovázející osoby uvedené v odstavci 3 nebo doprovázející dítě v rámci téže smlouvy o letecké přepravě musí být leteckým dopravcem bezplatně nabídnuta možnost sedět na sedadle sousedícím se sedadlem této osoby nebo tohoto dítěte. Pokud nejsou sousedící sedadla k dispozici, letecký dopravce se vynasnaží pomoci doprovázející osobě nebo osobám sousedící sedadla najít.

5. Při nástupu do letadla dají provozující letečtí dopravci přednost osobám uvedeným v odstavci 3 a všem osobám nebo uznaným asistenčním psům, kteří je doprovázejí, jakož i dětem v kočárku nebo golfovém kočárku a osobám, které je doprovázejí.

6. Provozující letečtí dopravci zajistí bez dodatečných nákladů, aby děti do 2 let a děti, které potřebují kočárek nebo golfový kočárek, v něm mohly být dovezeny až k bráně pro nástup na palubu nebo ke dveřím letadla a aby jim byl tento kočárek nebo golfový kočárek vrácen u dveří letadla, pokud neexistují bezpečnostní, ochranná, kapacitní nebo provozní omezení.

7. Pokud řídící orgán letiště nesplní své povinnosti podle článků 7 a 8 nařízení (ES) č. 1107/2006, a osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v důsledku toho zmeškají svůj let, je provozující letecký dopravce odpovědný za poskytnutí náhrady škody, přesměrování a pomoc těmto cestujícím v souladu s články 7, 8 a 9 tohoto nařízení. Provozující letecký dopravce rovněž poskytne toto přesměrování a pomoc osobám, která je doprovází, v souladu s podmínkami uvedenými v čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 1107/2006.

   Řídící orgán letiště nahradí provozujícímu leteckému dopravci náklady, které tomuto provozujícímu leteckému dopravci vznikly v souladu s prvním pododstavcem tohoto odstavce. Do … [12 měsíců ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 16h odst. 3 prováděcí akt, kterým stanoví praktické postupy pro tuto náhradu. Uvedeným prováděcím aktem nejsou omezeny povinnosti leteckého dopravce týkající se poskytování náhrady škody, přesměrování a pomoci cestujícím podle tohoto odstavce.

8. Pokud letecký dopravce nebo jeho pověřený zástupce uzavře smlouvu s osobou jednající jménem nezletilých osob bez doprovodu s cílem poskytnout těmto nezletilým osobám konkrétní pomoc na jejich cestě a v důsledku neposkytnutí konkrétní pomoci tyto nezletilé osoby zmeškají svůj let, odpovídají provozující letečtí dopravci za poskytnutí náhradu škody, přesměrování a pomoc těmto nezletilým osobám v souladu s články 7, 8 a 9.

9. Při uplatňování přesměrování a pomoci v souladu s články 8 a 9 věnuje provozující letecký dopravce zvláštní pozornost potřebám osob uvedených v odstavci 3 tohoto článku. Letečtí dopravci poskytnou toto přesměrování a pomoc těmto osobám co nejdříve, a to včetně všech osob nebo uznaných asistenčních psů, kteří je doprovázejí.

10. Ustanovení čl. 9 odst. 6 se nevztahuje na cestující uvedené v odstavci 3 tohoto článku, ani na osoby nebo uznané asistenční psy, kteří je doprovázejí.“

16) Vkládají se nové články, které znějí:

„*Článek 11a*
Právo na osobní věc a příruční zavazadlo

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

Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1107/2006, provozující letečtí dopravci v závislosti na kapacitě kabiny letadla povolí cestujícím vzít si do kabiny příruční zavazadlo.

Jsou-li nabízeny nebo zveřejňovány letecké tarify, jsou před začátkem rezervačního procesu standardně zobrazeny letecké tarify zahrnující povolené příruční zavazadlo.

Tento odstavec nebrání leteckým dopravcům nebo zprostředkovatelům nabízet komerčně odlišené nabídky cestujícím, kteří se dobrovolně rozhodnou cestovat bez příručních zavazadel.

2. Pokud zvláštní důvody, jako jsou například bezpečnostní důvody, kapacitní důvody nebo změna typu letadla po provedení rezervace, zabrání tomu, aby osobní věc nebo příruční zavazadlo uvedené v odstavci 1 byly přepraveny v kabině, může provozující letecký dopravce při odbavení nebo u brány pro nástup na palubu případně požadovat, aby se taková neodbavená zavazadla přepravovala v nákladovém prostoru letadla, avšak bez dalších poplatků pro cestujícího.

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

---

[*] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

[**] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Úř. věst. L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).

Článek 11b
Palubní vstupenky

Cestujícím nesmí být odepřen nástup na palubu z toho důvodu, že použili vlastní tištěnou verzi digitálně vydané palubní vstupenky, pokud je vytištěna jasným a strojově čitelným způsobem. Cestujícím nesmí být odepřen nástup na palubu z toho důvodu, že nezaplatili dodatečný poplatek za použití vlastní tištěné verze digitálně vydané palubní vstupenky.

Pokud letečtí dopravci poskytují digitální palubní vstupenky, musí mít cestující možnost získat své palubní vstupenky digitálně při odbavení bez dalších požadavků a nejsou povinni mít uživatelský účet ani zvláštní aplikaci pro získání a vytištění palubních vstupenek.

Letečtí dopravci nesmějí uložit dodatečný poplatek za to, že cestujícímu poskytnou tištěnou verzi palubní vstupenky, pokud se již odbavil.“

17) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„*Článek 12*
Další práva

1. Tímto nařízením nejsou dotčena práva cestujících stanovená podle jiných právních aktů, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, není-li v tomto článku stanoveno jinak.

Náhrada škody poskytnutá v souladu s článkem 7 nebo náhrada poskytnutá v souladu s čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení se odečte od náhrady škody nebo snížení ceny poskytnutých v souladu s jinými právními akty, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, pokud práva, za něž se poskytuje náhrada škody nebo snížení ceny, chrání stejný zájem nebo sledují stejný cíl. Obdobně se náhrada škody nebo snížení ceny, poskytnuté v souladu s jinými právními akty, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, odečte od náhrady škody poskytnuté v souladu s článkem 7 nebo náhrada poskytnutá v souladu s čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení, pokud práva, za něž se poskytuje náhrada škody nebo snížení ceny, chrání stejný zájem nebo sledují stejný cíl.

Bez ohledu na právo pořadatele souborných cestovních služeb požadovat náhradu nebo vrácení peněz v souladu s článkem 22 směrnice (EU) 2015/2302, aniž je dotčen článek 13 tohoto nařízení, a odchylně od čl. 8 odst. 1 prvního pododstavce písm. a) tohoto nařízení, pokud je let součástí smlouvy o souborných cestovních službách vymezené v čl. 3 bodu 3 směrnice (EU) 2015/2302, nemají cestující právo na proplacení výdajů v souladu s tímto nařízením, pokud odpovídající právo vyplývá ze směrnice (EU) 2015/2302.

2. Aniž jsou dotčeny související zásady a pravidla vnitrostátního práva včetně judikatury, nevztahuje se odstavec 1 tohoto článku na dobrovolníky za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 2.

3. Pokud již byla cestujícímu vyplacena náhrada škody nebo proplaceny výdaje v souladu s právními předpisy třetí země, částka takové náhrady škody nebo proplacených výdajů se odečte od částky náhrady škody nebo proplacených výdajů poskytnuté v souladu s tímto nařízením.“

18) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 12a*
Oprava jmen cestujících

1. Provozující letecký dopravce na základě žádosti podané nejpozději 48 hodin před plánovaným časem odletu opraví chyby v zápisu jména cestujícího nebo v případě administrativní změny aktualizuje jméno cestujícího. Tato oprava nebo aktualizace se provede bezplatně alespoň jednou a není důvodem pro odepření nástupu na palubu podle článku 4.

2. Žádost podle odstavce 1 může podat:

   a) cestující v souvislosti se svým jménem nebo se jménem jiného cestujícího, jehož letenka je součástí stejné smlouvy o letecké přepravě jako letenka cestujícího, který žádost podává;

   b) zprostředkovatel v souvislosti se jménem cestujícího, pro kterého provedl rezervaci.

3. Jakákoli oprava nebo aktualizace provedená podle odstavce 1 nesmí představovat převod letenky z cestujícího na jinou osobu.“

19) 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 unijního nebo vnitrostátního práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Toto nařízení zejména nesmí žádným způsobem omezovat právo provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody nebo úhradu nákladů od letiště nebo od jiné třetí strany, s níž provozující letecký dopravce uzavřel smlouvu.“

20) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„*Článek 14*
Povinnosti informovat cestující

1. Provozující letecký dopravce a zprostředkovatel uvede na své internetové stránce a v mobilní aplikaci informační přehled, v němž jsou uvedena práva podle tohoto nařízení, včetně informací o postupu vyřizování stížností. Pro splnění tohoto požadavku může provozující letecký dopravce a zprostředkovatel použít shrnutí ustanovení tohoto nařízení vypracované a zpřístupněné veřejnosti Komisí ve všech úředních jazycích Unie.

2. Při nabízení letenek na let nebo navazující lety a před nákupem letenek na tyto lety 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 postupech vyřizování stížností a proplacení výdajů;

c) lhůtě, ve které může cestující požádat o opravu jména, jak je uvedeno v článku 12a;

d) příslušných podmínkách smlouvy o letecké přepravě;

e) postupu pro vyzvednutí osobních věcí nebo příručních zavazadel zapomenutých v kabině; tyto informace obsahují elektronické kontaktní údaje, příslušné formuláře a veškeré další relevantní údaje, které cestující potřebuje k podání žádosti, a

f) kontaktních údajích pro pomoc a asistenci v případě narušení.

3. 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 a že práva podle článků 7, 8 a 9 týkající se náhrady škody, proplacení výdajů, přesměrování nebo pomoci v případě zmeškaného navazujícího letu či zmeškaných navazujících letů se v rámci samostatné smlouvy o letecké přepravě neuplatňují. Tyto informace se uvádějí jasně a poskytují se na trvalém nosiči při prodeji letenek.

4. Řídící orgán letiště nebo případně provozující letecký dopravce zajistí, aby u odbavovacích přepážek, 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 při odletu nebo více než tříhodinové zpoždění při příletu do cílového místa určení, 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 musí být uveden alespoň v jazyce nebo jazycích místa letiště a v mezinárodně používaném jazyce. Řídící orgán letiště rovněž zajistí, aby byl na odbavovacích přepážkách vedle uvedeného textu zobrazen QR kód nebo jakýkoli jiný digitální prostředek pro přístup k mobilní aplikaci Komise o právech cestujících, která obsahuje shrnutí tohoto nařízení. Za tímto účelem řídící orgány letiště spolupracují s provozujícími leteckými dopravci.

5. Bez zbytečného odkladu po zakoupení letenek poskytnou provozující letečtí dopravci cestujícím na trvalém nosiči informace stanovené v odstavci 2.

6. Letečtí dopravci a zprostředkovatelé případně poskytnou informace podle tohoto článku v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce.

7. Informace pro cestující a korespondence nebo výměna formulářů nebo dokumentů s nimi podle tohoto nařízení, včetně komunikace uvedené v čl. 7 odst. 4 a nabídek možností volby nebo dohody v souladu s článkem 4, 5, 6b, 7, 8 nebo 8a, musí být snadno dostupné a musí být poskytnuty jasným a jednoznačným způsobem. Jsou-li informace, korespondence, formuláře nebo dokumenty poskytovány elektronickými prostředky, poskytnou je letečtí dopravci a zprostředkovatelé na trvalém nosiči, a to včetně data a času.

   Za tímto účelem letečtí dopravci a zprostředkovatelé zajistí, aby cestující nemusel mít jako předpoklad pro přístup k informacím, korespondenci, formulářům nebo dokumentům podle tohoto nařízení, včetně palubních vstupenek, avšak s výjimkou informací a dokumentů týkajících se záležitostí, jako jsou programy pro často cestující zákazníky nebo jiné obchodní programy nabízené leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem, nebo pro jejich obdržení uživatelský účet nebo zvláštní aplikaci.

Důkazní břemeno, pokud jde o prokázání, zda a kdy cestujícím poskytli nezbytné informace, korespondenci, formuláře nebo dokumenty, včetně komunikace podle čl. 7 odst. 4 a palubních vstupenek nebo nabídek možností volby či dohody v souladu s článkem 4, 5, 6b, 7, 8 nebo 8a, nesou letečtí dopravci a zprostředkovatelé.

Pro účely tohoto nařízení musí všechny komunikační prostředky cestujícím umožnit rychlý kontakt a účinnou komunikaci s leteckými dopravci a zprostředkovateli, a to bezplatně.“

21) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 15a*
Stížnost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli

1. Každý letecký dopravce a zprostředkovatel zavede v rámci své příslušné oblasti odpovědnosti mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení.

2. Prostřednictvím mechanismu uvedeného v odstavci 1 mohou cestující podat kterémukoli leteckému dopravci nebo zprostředkovateli stížnost týkající se příslušné oblasti jejich odpovědnosti. Tato stížnost musí být podána do 12 měsíců ode dne, kdy byl let realizován nebo měl být realizován, nebo do tří měsíců po podání žádosti o náhradu škody, podle toho, co nastane později.

Adresát stížnosti potvrdí její přijetí cestujícímu do sedmi pracovních dnů od jejího obdržení. Adresát stížnosti do jednoho měsíce od jejího obdržení buď odpoví s odůvodněním, nebo v řádně odůvodněných případech uvědomí cestujícího o tom, že odpověď obdrží ve lhůtě kratší než tři měsíce ode dne přijetí stížnosti.

Konečná odpověď obsahuje rovněž příslušné kontaktní údaje subjektu nebo subjektů odpovědných za vyřizování stížností podle tohoto nařízení. Tuto povinnost lze splnit tak, že je cestující odkázán na seznam subjektů pro vyřizování stížností, který poskytne Komise.

3. Důkazní břemeno, pokud jde o prokázání poskytnutí požadovaných informací cestujícím, nesou letecký dopravce a zprostředkovatel.“

22) Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 16h*
Postup projednání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“

23) Článek 17 se nahrazuje tímto:

„*Článek 17*

Přezkum a zpráva

1. Do … [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každých pět let 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 letech.

2. Do … [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování, prosazování a výsledcích tohoto nařízení. Komise ve zprávě rovněž uvede informace o posílené ochraně cestujících v letecké dopravě využívajících lety ze třetích zemí, které provozují dopravci ze třetích zemí.

Zpráva rovněž zahrnuje přezkum časových limitů a částek stanovených v tomto nařízení, 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 přepravní třídy, za předchozích pět let.

Ve své zprávě Komise rovněž 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) proveditelnost další automatizace žádostí o náhradu škody a plateb náhrady škody v případě zpoždění.

3. Ke zprávám se v případě potřeby připojí legislativní návrhy.“

24) Znění obsažené v příloze I tohoto nařízení se doplňuje jako příloha nařízení (ES) 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 Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“

b) doplňují se nová písmena, která znějí:

„h) „vybavením pro mobilitu“ rozumí jakékoli vybavení, jehož účelem je pomoci s mobilitou osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu čl. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006*;

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;

j) „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 příslušnými právními předpisy, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882[**];

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;

---

[*] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

[**] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“

2) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„*Článek 3*

1. Odpovědnost leteckého dopravce Unie ve vztahu k cestujícím a jejich zavazadlům se řídí všemi ustanoveními Montrealské úmluvy relevantními pro tuto odpovědnost. Zahrnuje i odpovědnost leteckého dopravce Unie týkající se zpoždění přepravy cestujících či zavazadel.“

2. Pojišťovací povinností stanovenou v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004[*] a článku 11 nařízení (ES) č. 1008/2008, pokud jde o odpovědnost za cestující, se rozumí požadavek, aby byl letecký dopravce Unie pojištěn do výše dostačující tomu, aby všechny osoby oprávněné k náhradě škody obdržely celou částku náhrady škody, na kterou mají v souladu s tímto nařízením nárok.

---

[*] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).“

3) 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 tohoto nařízení, může letecký dopravce požadovat, učiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na doručení jeho zavazadel na místo určení (dále jen „zvláštní prohlášení o zájmu“), se pro letecké dopravce Unie řídí tarifem, který odráží dodatečné náklady na přepravu a pojištění zavazadel oceněných nad limit odpovědnosti. Tarif je cestujícím sdělen na požádání.“

4) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„*Článek 5*

1. V případě úmrtí či zranění cestujících letecký dopravce Unie neprodleně a v každém případě nejpozději do 15 dnů od zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody provede takové zálohové platby, které mohou být požadovány k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb úměrně k utrpěným útrapám.

2. Aniž je dotčen odstavec 1 tohoto článku, 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. Zálohová platba nezakládá uznání odpovědnosti a lze ji započítat proti jakékoli následné částce placené na základě odpovědnosti leteckého dopravce Unie, není však návratná, kromě případů podle článku 20 Montrealské úmluvy nebo pokud osoba, která obdržela zálohovou platbu, nebyla osobou oprávněnou k náhradě škody.“

5) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Všichni letečtí dopravci při prodeji služeb letecké dopravy v Unii poskytnou cestujícím jasným a přístupným způsobem komplexní informace o příslušných postupech, které je třeba v případě ztráty, zpoždění nebo poškození zavazadla dodržet. Letečtí dopravci zajistí, aby byl souhrn hlavních ustanovení upravujících odpovědnost za cestující a jejich zavazadla, včetně lhůt pro vyplnění žádosti o náhradu škody a možnosti učinění zvláštního prohlášení o zájmu, dostupný cestujícím na všech prodejních místech, a to i při prodeji po telefonu a prostřednictvím internetu. Za účelem splnění tohoto informačního požadavku letečtí dopravci Unie používají upozornění obsažené v příloze. Tento souhrn nebo upozornění nelze použít jako základ nároku na náhradu škody ani pro výklad ustanovení tohoto nařízení nebo Montrealské úmluvy.“

b) v odstavci 2 se doplňuje nová odrážka, která zní:

„– právu cestujících učinit bezplatně zvláštní prohlášení o zájmu týkající se hodnoty jejich vybavení pro mobilitu, pokud je cestující osobou se zdravotním postižením nebo osobou s omezenou schopností pohybu a orientace.“

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pro veškerou dopravu provozovanou leteckými dopravci Unie jsou limity uvedené v souladu s informačními požadavky odstavců 1 a 2 limity stanovené tímto nařízením, pokud se letecký dopravce Unie dobrovolně nezaváže k použití vyšších limitů. Pro veškerou dopravu provozovanou leteckými dopravci ze třetích zemí mimo Unii se odstavce 1 a 2 použijí pouze ve vztahu k dopravě do Unie, z Unie a v rámci Unie.“

d) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„4. Všichni letečtí dopravci ve svých mobilních aplikacích a na svých internetových stránkách a provozovatelé všech letišť v Unii s komerční osobní dopravou ve svých prostorách pro výdej zavazadel poskytnou formulář, který cestujícím umožní okamžitě podat on-line nebo v tištěné podobě stížnost, týkající se poškození, zpoždění přepravy nebo ztráty zavazadel.

Formulář, který řídící orgány letiště cestujícím poskytují, je jednotný. Prostřednictvím tohoto jednotného formuláře mají cestující právo podat stížnost leteckým dopravcům. Letečtí dopravci mohou cestujícím poskytnout na svých internetových stránkách, ve svých mobilních aplikacích nebo v tištěné podobě vlastní formulář za podmínky, že tento formulář nabízí v přístupném formátu možnost volby a informace stanovené v jednotném formuláři a je k dispozici alespoň v jazyce, v němž byla provedena rezervace.

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. Za účelem zajištění jednotného uplatňování odstavce 4 tohoto článku přijme Komise prováděcí akt, kterým se stanoví jednotný formulář. Tento jednotný formulář se vypracuje v přístupném formátu. Komise zpřístupní jednotný formulář ve všech úředních jazycích Unie na svých internetových stránkách. Uvedený prováděcí akt se přijme poradním postupem podle čl. 6d odst. 2.

6. Veškeré informace poskytnuté podle tohoto článku a formuláře pro podávání stížností musí být v přístupném formátu a být zpřístupněny i osobám, které nepoužívají digitální nástroje.

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

6) Vkládají se nové články, které znějí:

„*Článek 6a*

1. Při přepravě odbaveného vybavení pro mobilitu nebo uznaných asistenčních psů letecký dopravce Unie zajistí, aby osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace byly poskytnuty informace o jejich právech a byla jim nabídnuta možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to v okamžiku rezervace, 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 neúčtuje 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 od dotčené osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace požadovat, aby doložila výši zájmu uvedeného v prohlášení tím, že předloží doklad o nákladech na náhradu, včetně dočasné náhrady, vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.

2. Za účelem zajištění jednotného uplatňování odstavce 1 tohoto článku přijme Komise prováděcí akt, kterým se stanoví formulář zvláštního prohlášení o zájmu. Tento formulář je vypracován ve formátu přístupném osobám se zdravotním postižením a osobám se sníženou pohyblivostí. Tento prováděcí akt se přijme poradním postupem podle čl. 6d odst. 2.

Prostřednictvím tohoto formuláře mají cestující právo předložit zvláštní prohlášení o zájmu leteckým dopravcům. Letečtí dopravci mohou cestujícím poskytnout na svých internetových stránkách, ve svých mobilních aplikacích nebo v tištěné podobě vlastní formulář za podmínky, že tento formulář nabízí v přístupném formátu možnost volby a informace stanovené ve formuláři stanoveném Komisí a je k dispozici alespoň v jazyce, v němž byla provedena rezervace.

Při prodeji letecké přepravy jménem leteckého dopravce Unie informují zprostředkovatelé dotčené cestující o jejich právech a poskytnou jim možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to v okamžiku rezervace 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 prvním pododstavci tohoto odstavce. Zprostředkovatel předá prohlášení leteckému dopravci Unie co nejdříve.

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 nárokovaná částka je vyšší než skutečný zájem osoby na doručení do místa určení.

4. Použije-li se odstavec 3 tohoto článku, a aniž jsou dotčeny články 7, 8 a příloha I čtvrtý pododstavec nařízení (ES) 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. Dodržení podmínek odstavce 3 nepředstavuje uznání odpovědnosti leteckého dopravce Unie.

Článek 6b

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 v okamžiku rezervace, 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 předmětů, která by byla uplatněna v rámci daných maximálních povolených vlastností zavazadel;

– podmínky, za jakých se v kabině nebo nákladovém prostoru letadla přepravují křehké nebo cenné předměty, jako jsou hudební nástroje, sportovní vybavení, dětské kočárky a dětské sedačky;

– jakékoli dodatečné poplatky za přepravu odbavených a neodbavených zavazadel, včetně hudebních nástrojů uvedených v článku 6c;

– zvláštní důvody, které mohou bránit přepravě neodbavených zavazadel v kabině.

Článek 6c

1. Letecký dopravce Unie povolí cestujícímu přepravit hudební nástroj v kabině letadla určené pro cestující s výhradou použitelných pravidel týkajících se bezpečnosti a ochrany a technických specifikací a omezení dotčeného letadla. Hudební nástroje jsou k přepravě v kabině letadla přijaty za podmínky, že tyto nástroje lze v kabině bezpečně uložit do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující. Hudební nástroje jsou součástí povoleného neodbaveného zavazadla cestujícího. Letecký dopravce může cestujícím poskytnout možnost přepravit kromě tohoto povoleného zavazadla i jiné příruční zavazadlo, s výhradou případných dodatečných poplatků.

2. S výhradou příslušných pravidel týkajících se bezpečnosti a ochrany, 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. Tento druhý tarif nepodléhá placení daní uvedených v čl. 23 odst. 1 písm. b), c) a d) nařízení (ES) č. 1008/2008. Cestujícímu a hudebnímu nástroji jsou vyhrazena sousedící sedadla, přičemž hudební nástroj je umístěn na sedadle u okna. Je-li to možné, měly by být hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru letadla s výhradou příslušných bezpečnostních pravidel, prostorových omezení a technických specifikací dotčeného letadla.

Článek 6d

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[*].

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

---

[*] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“

7) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„*Článek 7*

Do … [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení.

Ke zprávě se v případě potřeby přiloží legislativní návrh.“

8) Příloha nařízení (ES) č. 2027/97 se nahrazuje zněním obsaženým v příloze II tohoto nařízení.

Článek 3

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

Použije se ode dne … [12 měsíců ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost].

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

Ve Štrasburku dne …

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA

Demonstrativní seznam okolností, které se považují za mimořádné okolnosti

Tyto okolnosti jsou považovány za mimořádné okolnosti:

1. okolnosti, které nesouvisejí s provozem letadla:

   a) přírodní katastrofy, které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu;

   b) ekologické katastrofy, které nezpůsobil provozující letecký dopravce a které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu;

   c) meteorologické podmínky nebo poškození letadla způsobené meteorologickými jevy, které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu;

   d) válka nebo nepokoje, které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu;

   e) závažné přeshraniční zdravotní hrozby spadající do oblasti působnosti čl. 2 odst. 1 nebo 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2371*, které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu;

2. incidenty týkající se cestujícího:

   a) rušivé chování cestujícího ve smyslu Montrealského protokolu z roku 2014, které je neslučitelné s bezpečným provozem letu a které vyžaduje přerušení nebo odchýlení letu nebo které způsobuje zpoždění odletu, pokud toto chování nezpůsobil provozující letecký dopravce;

   b) zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy (např. závažné onemocnění) zjištěná krátce před odletem letadla nebo vyžadující přerušení nebo odchýlení příslušného letu;

3) jiné události:

   a) škody způsobené sabotáží nebo terorismem, které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu;

   b) bezpečnostní rizika nebo škody způsobené jinými protiprávními činy, které jsou neslučitelné s bezpečným provozem letu, za podmínky, že daná situace je mimo skutečnou kontrolu provozujícího leteckého dopravce;

   c) skrytá výrobní nebo konstrukční vada odhalená výrobcem nebo příslušným orgánem, která je neslučitelná s bezpečným provozem letu;

   d) omezení řízení letového provozu nebo kapacity letiště nebo uzavření vzdušného prostoru, včetně uzavření vzletové a přistávací dráhy úřady za podmínky, že událost vyplývá z rozhodnutí, které bylo mimo skutečnou kontrolu provozujícího leteckého dopravce;

e) částečné nebo úplné neplánované uzavření letiště, včetně všeobecné poruchy letištního systému, výpadku elektřiny, kolapsu systému elektronické komunikace nebo aktivace pohotovostního plánu řídícím orgánem letiště, které je neslučitelné s plánovaným a bezpečným provozem letu;

f) všeobecný výpadek systému dodávek pohonných hmot za podmínky, že situace není neoddělitelně spjata s provozem letadla a je mimo skutečnou kontrolu provozujícího leteckého dopravce;

g) stávky u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako je řídící orgán letiště, poskytovatelé letových navigačních služeb nebo poskytovatelé služeb pozemního odbavení, které si letečtí dopravci fakticky nevyberou ve smyslu směrnice 96/67/ES, za podmínky, že jsou tyto stávky mimo skutečnou kontrolu provozujícího leteckého dopravce nebo skupiny společností, do níž tento letecký dopravce patří;

h) stávky u provozujícího leteckého dopravce za podmínky, že tyto stávky vycházejí z požadavků, které mohou uspokojit pouze orgány veřejné moci, a jsou tedy mimo skutečnou kontrolu provozujícího leteckého dopravce nebo skupiny společností, do níž tento letecký dopravce patří;

i) škoda na letadle, která vznikla na zemi nebo ve vzduchu, způsobená třetími stranami, za něž letecký dopravce nenese odpovědnost, zvířaty nebo cizími předměty a která je neslučitelná s bezpečným provozem letu;

j) znečištění letištní dráhy, které je neslučitelné s bezpečným provozem letu, pokud znečištění nezpůsobil letecký dopravce;

k) závažná zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy člena posádky letadla, které byly zjištěny po odletu a vyžadují přerušení nebo odchýlení příslušného letu;

l) provozní nedostatky u poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti, jako je řídící orgán letiště, poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé služeb pozemního odbavení, které si letečtí dopravci fakticky nevyberou ve smyslu směrnice 96/67/ES, za podmínky, že provozující letecký dopravce nebyl schopen vykonávat nad těmito poskytovateli základních služeb účinnou kontrolu;

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2371 ze dne 23. listopadu 2022 o vážných přeshraničních zdravotních hrozbách a o zrušení rozhodnutí č. 1082/2013/EU (Úř. věst. L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA

Informační přehled podle článku 6

INFORMAČNÍ PŘEHLED O ODPOVĚDNOSTI LETECKÉHO DOPRAVCE ZA CESTUJÍCÍ A JEJICH ZAVAZADLA

Tento informační přehled shrnuje pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Unie na základě požadavků právních předpisů Unie a Montrealské úmluvy.

NÁHRADA ŠKODY V PŘÍPADĚ ÚMRTÍ NEBO ZRANĚNÍ

Neexistují žádné finanční limity odpovědnosti za úmrtí nebo zranění cestujícího, které jsou způsobeny při nehodě na palubě letadla nebo během některé operace spojené s nástupem do letadla nebo výstupem z letadla.

Aniž je dotčen článek 20 Montrealské úmluvy o zproštění viny leteckého dopravce, při škodě až do výše limitu podle článku 21 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy[*] nemůže letecký dopravce svou odpovědnost vyloučit nebo omezit. Nad rámec této částky letecký dopravce odpovědný není, prokáže-li, že:

– škoda nebyla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím leteckého dopravce, jeho zaměstnanců nebo zástupců, nebo

– škoda byla způsobena výhradně nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím třetí strany.

[*] Letecký dopravce uvede v závorce přibližnou výši tohoto limitu v místní měně.

ZÁLOHOVÉ PLATBY

V případě úmrtí nebo zranění cestujícího musí letecký dopravce provést zálohovou platbu na pokrytí bezprostředních ekonomických potřeb do patnácti dnů po zjištění osoby oprávněné k náhradě škody. V případě úmrtí nesmí být tato zálohová platba nižší než 16 % limitu stanoveného v článku 21 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy*.

ZPOŽDĚNÍ PŘI PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

V případě zpoždění při přepravě cestujících odpovídá letecký dopravce za škodu, ledaže by přijal všechna přiměřená opatření k zamezení této škodě nebo tato opatření přijmout nemohl. Odpovědnost za zpoždění cestujících je omezena limitem stanoveným v čl. 22 odst. 1 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy*.

ZPOŽDĚNÍ PŘEPRAVY ZAVAZADEL

V případě zpoždění přepravy zavazadel je letecký dopravce odpovědný za škodu do výše limitu stanoveného v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy*, přičemž limit náhrady škody platí pro cestujícího, nikoli pro jedno odbavené zavazadlo. Letecký dopravce nenese odpovědnost, pokud přijal všechna přiměřená opatření k zamezení škodě, která z takového zpoždění plyne, nebo pokud tato opatření přijmout nemohl.

* Letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku zálohové platby v místní měně.

ZNIČENÍ, ZTRÁTA NEBO POŠKOZENÍ ZAVAZADEL

Letecký dopravce odpovídá za škody až do výše limitu stanoveného v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy*, přičemž limit náhrady škody platí pro cestujícího, nikoli pro jedno zavazadlo.

V případě poškození či ztráty odbaveného zavazadla letecký dopravce nenese odpovědnost, jestliže škoda vznikla v důsledku skryté závady, vlastnosti nebo vady zavazadla.

Za neodbavená zavazadla (příruční zavazadla) včetně osobních věcí odpovídá letecký dopravce pouze tehdy, pokud k poškození došlo jeho chybou nebo chybou jeho zaměstnanců nebo zástupců.

VYŠŠÍ LIMITY ODPOVĚDNOSTI ZA ZAVAZADLA

Cestující může využít výhody vyššího limitu odpovědnosti za zavazadla, pokud nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení o zájmu a zaplatí příplatek, je-li o něj požádán. Tento příplatek je stanoven na základě tarifu, který je spojen s dodatečnými náklady na dopravu a pojištění dotčených zavazadel nad rámec limitu odpovědnosti pro limit stanovený v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy*. Tarif je cestujícím sdělen na požádání.

Osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je v okamžiku rezervace, v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006 a nejpozději při předání vybavení pro mobilitu leteckému dopravci a v případě uznaného asistenčního psa při nástupu na palubu letadla nabídnuta možnost učinit bez dodatečných nákladů zvláštní prohlášení o zájmu v přístupném formátu pro přepravu jejich vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.

* Letecký dopravce uvede v závorce přibližnou výši tohoto limitu v místní měně.

ZPROŠTĚNÍ PRÁVNÍ ODPOVĚDNOSTI

Pokud dopravce prokáže, že jakoukoli škodu, na níž se vztahují pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Unie, jak vyžaduje nařízení (ES) č. 2027/97 a Montrealská úmluva, včetně úmrtí nebo zranění, způsobila nebo k ní nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím přispěla osoba žádající náhradu škody nebo osoba, od které osoba žádající náhradu škody odvozuje svá práva, je letecký dopravce zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti za škodu vůči žádající osobě, a to v rozsahu, ve kterém nedbalost, protiprávní jednání nebo opomenutí škodu způsobilo nebo k ní přispělo.

LHŮTA PRO PODÁNÍ STÍŽNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ZAVAZADEL

Je-li zavazadlo poškozeno, ztraceno nebo zničeno nebo je-li zpožděna jeho přeprava, musí cestující v každém případě leteckému dopravci podat stížnost co nejdříve. V případě poškozeného odbaveného zavazadla musí cestující podat stížnost ve lhůtě sedmi dní a v případě zpožděného zavazadla ve lhůtě 21 dní s tím, že v obou případech se tato lhůta počítá ode dne, kdy bylo zavazadlo předáno cestujícímu. Za tímto účelem mohou cestující nalézt zvláštní formulář v prostoru pro výdej zavazadel na všech letištích v Unii s komerční osobní dopravou a na internetových stránkách a v on-line aplikacích leteckých dopravců, který lze podat buď v tištěné, nebo on-line podobě. Tento formulář se stížností musí letecký dopravce na letišti přijmout jako stížnost. Datum předložení této stížnosti 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.

ODPOVĚDNOST DOPRAVCŮ UZAVÍRAJÍCÍCH SMLOUVU A SKUTEČNÝCH DOPRAVCŮ

Pokud letecký dopravce, který skutečně provádí let, není totožný s leteckým dopravcem uzavírajícím smlouvu, má cestující právo podat stížnost nebo vznést nárok na náhradu škody vůči oběma. To se vztahuje i na případy, kdy bylo s dopravcem uzavírajícím smlouvu nebo se skutečným dopravcem sjednáno zvláštní prohlášení o zájmu.

LHŮTA PRO PODÁNÍ ŽALOBY

Jakákoli soudní žaloba na náhradu škody musí být podána do dvou let ode dne příletu letadla nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo.

ZNIČENÍ, ZTRÁTA, POŠKOZENÍ NEBO ZPOŽDĚNÍ PŘEPRAVY VYBAVENÍ PRO MOBILITU

Letecký dopravce odpovídá za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění přepravy vybavení pro mobilitu až do výše limitu stanoveného v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy*, přičemž limit náhrady škody platí pro cestujícího, nikoli pro jedno zavazadlo.

Cestující může bez dodatečných nákladů využít vyšší limit odpovědnosti tím, že nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení o zájmu, v němž uvede náklady na náhradu dotčeného vybavení pro mobilitu.

V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění přepravy vybavení pro mobilitu vyplatí letecký dopravce náhradu škody, která nepřevyšuje částku uvedenou ve zvláštním prohlášení o zájmu.

Před vyplacením této náhrady škody vynaloží letecký dopravce veškeré přiměřené úsilí, aby okamžitě poskytl potřebnou dočasnou náhradu za vybavení pro mobilitu i po ukončení cesty dotčených cestujících.

---

* Letecký dopravce uvede v závorce přibližnou výši tohoto limitu v místní měně.

PRÁVNÍ ZÁKLAD INFORMAČNÍHO PŘEHLEDU

Právním základem pro výše popsaná pravidla je Montrealská úmluva ze dne 28. května 1999, která je v Unii provedena nařízením (ES) č. 2027/97 (ve znění nařízení (ES) č. 889/2002 a nařízení (EU) …/…[+]) a v členských státech jejich vnitrostátními právními předpisy.

[+] Úř. věst.: prosím vložte odkaz na toto pozměňující nařízení.