



Brusel 17. září 2025
(OR. en)

10015/25

Interinstitucionální spis:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

Předmět:	Postoj Rady v prvním čtení s ohledem na přjetí 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) 2025/...

ze dne ...

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

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 ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004³ a nařízení Rady (ES) č. 2027/97⁴ významně přispěly k ochraně práv cestujících v letecké dopravě, jejichž cestovní plány jsou narušeny tím, že je jim odepřen nástup na palubu, jejich let je významně zpožděn nebo zrušen nebo že jsou nesprávně zaslána jejich zavazadla.
- (2) Několik nedostatků zjištěných při provádění práv podle 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 jednodušší 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.

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. 1–3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Studie o současné úrovni ochrany práv cestujících v letecké dopravě v EU zadaná a zveřejněná Komisí v roce 2020 (dále jen „studie“) ukázala, že hlavní prioritou cestujících je, aby jim v případě narušení cesty byla poskytnuta pomoc a nabídnuto přesměrování tak, aby do místa určení dorazili co nejdříve. Ze studie dále vyplynulo, že vyplacení náhrady je v pořadí priorit cestujících na třetím místě. Na druhé straně studie rovněž ukázala, že absolutní i relativní náklady vzniklé leteckým dopravcům při provádění nařízení (ES) č. 261/2004 od roku 2011 výrazně vzrostly, což by mohlo vést k omezení počtu provozovaných tras nebo ke snížení konektivity nabízené leteckými dopravci cestujícím v dlouhodobém horizontu. Revize nařízení (ES) č. 261/2004 by se proto měla zaměřit zejména na práva cestujících na pomoc a přesměrování a zároveň zohlednit ekonomické pobídky leteckých dopravců a dopady na konektivitu.
- (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) Aby se zvýšila právní jistota leteckých dopravců a cestujících v letecké dopravě, je nutná definice pojmu „mimořádné okolnosti“, která by zohlednila rozsudek Soudního dvora ve věci C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*⁵) (dále jen „rozsudek ve věci C-549/07“), který vykládá původní znění nařízení (ES) č. 261/2004. Pojem „mimořádné okolnosti“ by měl být upřesněn pomocí demonstrativních seznamů okolností, které představují mimořádné okolnosti či které nepředstavují mimořádné okolnosti. Komise by měla seznam mimořádných okolností každé tři roky přezkoumat a případně Evropskému parlamentu a Radě navrhnout jeho aktualizaci.

⁵ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008, *Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*, věc C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) V rozsudku ve věci C-549/07 Soudní dvůr rozhodl, že neočekávaná technická závada nepředstavuje mimořádnou okolnost, s výjimkou případů, kdy je technická závada důsledkem skryté výrobní vady zjištěné výrobcem letadla nebo příslušným orgánem nebo kdy je poškození letadla způsobeno sabotáží nebo teroristickým činem. S ohledem na získané zkušenosti a vzhledem k prvořadému významu zajištění toho, aby práva přiznaná cestujícím podle tohoto nařízení neohrožovala bezpečnost, by však za určitých podmínek technické závady na určitém vybavení měly představovat mimořádné okolnosti.
- (7) V rozsudku ve spojených věcech C-156/22, C-157/22 a C-158/22 (*TAP Portugal v. flightright GmbH a Myflyright GmbH*)⁶ o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že nečekaná nepřítomnost člena posádky nezbytného k zajištění letu z důvodu nemoci nebo dokonce náhlého úmrtí krátce před odletem nepředstavuje mimořádnou okolnost. Přestože jsou letečtí dopravci povinni přijmout veškerá přiměřená opatření k zajištění náhradního pilota, druhého pilota nebo minimálního předepsaného počtu palubních průvodčích, v praxi zajištění splnění této povinnosti mimo domovské základny leteckého dopravce trvá značně dlouho a vyžaduje vysoké finanční náklady. Je proto vhodné stanovit, že nečekaná nemoc nebo úmrtí člena posádky, jehož přítomnost je nezbytná, například pokud k nim dojde den před odletem letu, mimo domovské základny leteckého dopravce by měly představovat mimořádnou okolnost.

⁶ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 11. května 2023, *TAP Portugal v. flightright GmbH a Myflyright GmbH*, spojené věci C-156/22 až C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) V rozsudcích ve věcech C-28/20 (*Airhelp Ltd v Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH*)⁸, a C-613/20 (*CS v. Eurowings GmbH*)⁹ a v usnesení ve věci C-287/20 ((EL a CP v. Ryanair DAC))¹⁰ o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že stávky zaměstnanců leteckých dopravců nepředstavují mimořádné okolnosti. Dojde-li však ke stávce, některé požadavky zaměstnanců leteckých dopravců nespádají do působnosti leteckého dopravce a jsou mimo jeho kontrolu, jako jsou změny věku odchodu do důchodu nebo finanční příspěvky, které mohou řešit pouze orgány veřejné moci. Je proto vhodné stanovit, že některé stávky zaměstnanců leteckých společností by měly představovat mimořádné okolnosti.
- (9) V rozsudku ve věci C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel*)¹¹ 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, tedy jej vyložil jako „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její trasu. 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“.

⁷ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. března 2021, *Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, věc C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. dubna 2018, *Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH*, věc C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 6. října 2021, *CS v. Eurowings GmbH*, věc C- 613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 10. ledna 2022, *EL a CP v. Ryanair DAC*, věc C- 287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ 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.

- (10) V rozsudku ve věci C-537/17 (*Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA*)¹² 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, 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.
- (11) Studie prokázala vyšší míru dodržování nařízení (ES) č. 261/2004 leteckými dopravci, přičemž obecně je tato vyšší míra dodržování uvedeného nařízení sledována více u leteckých dopravců Unie než u leteckých dopravců třetích zemí. Obnovením rovných podmínek pro letecké dopravce Unie a letecké dopravce třetích zemí a zlepšením hospodářské udržitelnosti leteckých dopravců Unie se podpoří konkurenceschopnost Unie a v konečném důsledku se celkově zlepší ochrana cestujících.
- (12) V článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie je uznán zvláštní charakter nejvzdálenějších regionů, zejména z důvodu jejich odlehlosti. S ohledem na zkušenosti získané s nařízením (ES) č. 261/2004 je nezbytné zajistit územní propojení pro nejvzdálenější regiony a zvýšit soudržnost celé Unie, což bude v konečném důsledku ku prospěchu cestujících. Vzhledem ke specifickým rysům cest mezi nejvzdálenějšími regiony a jiným územím členského státu, na které se vztahují Smlouvy, by měla být výše náhrady stanovena podle skutečné délky těchto cest.

¹² Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. května 2018, *Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA*, Case C- 537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) 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.
- (14) V rozsudku ve věci C-22/11 (*Finnair Oyj v. Timy Lassooy*)¹³ 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.
- (15) 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 Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*, věc C- 22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Za účelem zvýšení úrovně ochrany by cestujícím neměl být odepřen nástup na palubu zpátečního letu z důvodu, že nenastoupili na první let v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.
- (17) 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 za předpokladu, že v důsledku požadované opravy nebo změny nedojde ke změně času letu, data, trasy nebo cestujícího.
- (18) V případech zrušení by volba mezi proplacením výdajů, pokračováním v cestě formou přesměrování nebo uskutečněním cesty v pozdější době měla být volbou cestujícího, a nikoli leteckého dopravce.
- (19) Na letištích, která odbavují více než pět milionů cestujících ročně, by řídicí orgány letiště a poskytovatelé služeb zásadního významu v rámci letiště, zejména letečtí dopravci a poskytovatelé služeb pozemního odbavení, měli spolupracovat tak, aby minimalizovali dopad mnohočetného narušení letů na cestující. Za tímto účelem by řídicí orgány letiště měly pro tyto případy vypracovat pohotovostní plány a spolupracovat na jejich vylepšování. Na všech ostatních letištích by měl řídicí orgán letiště vynaložit veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k dohodě s uživateli letiště v situacích, které vedou ke značnému počtu zdržených cestujících, a zajistit průběžné informování zdržených cestujících.

- (20) 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*)¹⁴ (dále jen „rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07“). V souladu se zásadou rovného zacházení uvedenou ve zmíněném rozsudku by se stejná pravidla měla použít pro proplacení výdajů, přesměrování a náhradu škody.
- (21) Rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 odkazoval na tříhodinový časový limit pro náhradu škody v případě zpoždění. Zkušenosti získané od přijetí nařízení (ES) č. 261/2004 však ukazují, že mnoho zpoždění nelze vyřešit během tří hodin uvedených v tomto rozsudku a krátký časový limit může vést k vyššímu počtu zrušených letů, kdy letečtí dopravci sníží řetězové účinky zpožděných letů na navazující lety tím, že jeden nebo několik letů zruší, aby přemístili letadlo na další let. Ve většině případů by však cestující nadále upřednostňoval zpoždění před zrušením, protože má větší jistotu, že do místa určení dorazí při nejbližší příležitosti. Na mnoha trasách je četnost letů omezena a v případě zrušení letu nelze cestujícího okamžitě přesměrovat. Prodloužení časového limitu je proto pro cestujícího výhodou.

¹⁴ 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.

- (22) Aby byla zachována konektivita, měly by být prodlouženy časové limity, jejichž překročení zakládá právo na náhradu škody za zpoždění, aby byl zohledněn finanční dopad na odvětví a dopad na jeho konkurenceschopnost. Tímto způsobem bude možné zabránit podněcování k vyšší četnosti zrušených letů nebo omezení počtu provozovaných tras či ke snížení konektivity nabízené cestujícím v dlouhodobém horizontu. Aby byli cestující, kteří cestují v rámci Unie, odškodňováni za stejných podmínek, měl by být časový limit stejný u všech cest v rámci Unie.
- (23) Standardizovaná náhrada škody v nařízení (ES) č. 261/2004 slouží k náhradě časové ztráty, která je pro všechny cestující stejná, zatímco částky stanovené v nařízení (ES) č. 261/2004 mohou v mnoha případech přesahovat hodnotu škody vzniklé cestujícím, jak vyplývá z ekonomických studií. Je proto vhodné stanovit různé časové limity pro náhradu škody v závislosti na vzdálenosti narušeného letu a zpoždění při příletu.
- (24) V souladu s úsilím Unie o podporu klimaticky neutrální mobility šetrné k životnímu prostředí je rovněž vhodné zajistit, aby se regulační rámce pro práva cestujících v jednotlivých druzích dopravy v co největší míře sblížily a aby byly náhrady škody mezi jednotlivými druhy dopravy vyrovnány.
- (25) 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.

- (26) Cestujícím, kteří v důsledku narušení předchozího letu zmeškají navazující let, by měla být v době, kdy čekají na přesměrování, poskytnuta řádná pomoc. V takových případech by v souladu se zásadou rovného zacházení měli mít cestující poté, co dosáhnou cílového místa určení svého alternativního letu nebo přepravy, nárok na náhradu škody obdobně jako cestující, jejichž přímé lety byly narušeny.
- (27) Při rezervaci 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.
- (28) 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 brzy odletí, měl by být oprávněn cestujícím výstup z letadla odepřít.

- (29) 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. Dopravce by proto měl navrhnout i jiné možnosti přesměrování, a to i na jiná letiště, prostřednictvím jiné trasy, s využitím služeb jiného dopravce nebo jiného druhu dopravy, pokud to může přesměrování uspořádat. Alternativní přesměrování by mělo záviset na dostupnosti míst. Pokud letecký dopravce nenabídl přesměrování a souhrnná doba čekání je prodloužena alespoň o tři hodiny, měl by mít cestující právo zařídit si vlastní přesměrování, aby dosáhl svého cílového místa určení bez dalšího zpoždění. Toto přesměrování by za určitých podmínek mělo proběhnout na náklady leteckého dopravce a za srovnatelných dopravních podmínek.
- (30) 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“).

- (31) 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 rezervaci. Přesměrování by mělo být nabídnuto cestujícím bez jakýchkoli dodatečných poplatků, a to i v případě, že jsou cestující přesměrováni jiným leteckým dopravcem, jiným druhem dopravy, ve vyšší třídě nebo za vyšší cenu, než jaká byla zaplacená za původní službu. Mělo by být vynaloženo přiměřené úsilí, aby se zabránilo dodatečným navazujícím spojením. Pokud je přesměrování realizováno prostřednictvím jiného leteckého dopravce nebo alternativního způsobu dopravy, měla by být celková doba cesty pokud možno co nejpodobnější plánované době cesty původního letu ve stejné přepravní třídě nebo v případě potřeby i ve vyšší třídě. Je-li k dispozici více letů se srovnatelným časovým rozvrhem, měli by cestující, kteří mají právo na přesměrování, přijmout nabídku na přesměrování předloženou leteckým dopravcem, včetně leteckých dopravců spolupracujících s provozujícím leteckým dopravcem. Pokud byla na původní let rezervována pomoc osobám se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace, měla by být tato pomoc k dispozici i na alternativní trase v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006¹⁵.

¹⁵ 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>).

- (32) 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 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.
- (33) Cestující se specifickými potřebami, jako jsou osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, děti bez doprovodu, děti do 2 let těhotné ženy a osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc, jako jsou například osoby trpící těžkou formou cukrovky nebo epilepsií, mohou vyžadovat zvláštní pozornost ze strany provozujícího leteckého dopravce. Obtížnější může být zejména zajištění ubytování v případě narušení letu. Na tyto kategorie cestujících by se proto nemělo vztahovat žádné omezení práva na ubytování v případě mimořádných okolností, pokud o svých specifických potřebách včas informovali provozujícího leteckého dopravce.
- (34) 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 koherentnost mezi směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302¹⁶ a nařízením (ES) č. 261/2004. V této souvislosti by cestující neměli mít možnost kumulovat odpovídající práva, zejména práva vyplývající z těchto dvou právních aktů.

¹⁶ 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>).

- (35) 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.
- (36) V rozsudku ve věci C-502/18 (CS a další v. České aerolinie a.s.)¹⁷ o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že v případě navazujících letů v oblasti působnosti nařízení je každý provozující letecký dopravce, který se podílel na uskutečnění alespoň jednoho z těchto navazujících letů, povinen zaplatit cestujícímu náhradu podle tohoto nařízení bez ohledu na to, zda byl let, který tento letecký dopravce provozoval, narušen, či nikoli. I když se v nařízení (ES) č. 261/2004 stanoví, že provozující dopravci, kteří plní povinnosti podle něj, mohou požadovat náhradu škody od jakékoli třetí strany, studie ukázala nízkou účinnost práva na následný postih, které je v uvedeném nařízení stanoveno. V důsledku toho nesou letečtí dopravci Unie v porovnání s leteckými dopravci třetích zemí nepřiměřenou finanční zátěž. S cílem obnovit konkurenceschopnost leteckých dopravců Unie v souladu s doporučeními uvedenými ve zprávě nazvané „Budoucnost evropské konkurenceschopnosti“ ze září 2024 (dále jen „Draghiho zpráva“) a zachovat v dlouhodobém horizontu konektivitu by proto měla revize nařízení (ES) č. 261/2004 omezit odpovědnost leteckého dopravce na lety, které provozuje jako provozující letecký dopravce.

¹⁷ Rozsudek soudního dvora (devátého senátu) ze dne 11. července 2019, CS a další v. České aerolinie a.s., věc C- 502/18, ECLI:EU:C:2019:604 .

- (37) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005¹⁸ ukládá smluvním leteckým dopravcům povinnost informovat cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a směrnice Rady 93/13/EHS¹⁹ 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 poskytovány i v případě, že cestující získal letenku od zprostředkovatele usazeného v Unii. 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.
- (38) S cílem zajistit lepší prosazování práv cestujících by vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování měly sledovat prosazování nařízení (ES) č. 261/2004 a rozhodnout o vhodných sankcích podporujících motivaci k dodržování tohoto nařízení.
- (39) S cílem zajistit lepší prosazování práv cestujících by měly členské státy zajistit spotřebitelům přístup k mechanismům mimosoudního řešení sporů poté, co tyto spotřebitelé neúspěšně podali stížnost nebo žádost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli. Těmito mechanismy by nemělo být dotčeno právo členských států určit, zda by účast leteckých dopravců nebo zprostředkovatelů měla být povinná.

¹⁸ 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>).

¹⁹ Směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Pokud se cestující rozhodnou pro proplacení výdajů místo přesměrování, měly by jim být výdaje včas proplaceny automaticky, aniž by měli povinnost vyplnit zvláštní žádost.
- (41) 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. Pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán letiště, mohly by být lhůty pro odpověď prodlouženy.
- (42) 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.
- (43) S cílem umožnit cestujícím a spotřebitelům uplatňovat jejich práva týkající se žádostí, stížností a jednotlivých sporů, měli by mít cestující a spotřebitelé možnost podat žádost přímo a osobně leteckým dopravcům, zprostředkovatelům nebo příslušným orgánům podle nařízení (ES) č. 261/2004, a to jasným a přístupným způsobem.

- (44) S ohledem na Úmluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením²⁰ 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, jež by jim v souladu s Montrealskou úmluvou umožnilo nárokovat náhradu škody v plné výši.
- (45) Osoba se zdravotním postižením a osoba s omezenou schopností pohybu a orientace by v případě ztráty, zničení nebo poškození odbaveného vybavení pro mobilitu měla 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.

²⁰ Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj)

- (46) 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 při rezervaci a na letišti. S cílem zajistit cestujícím dostatečný osobní komfort během jejich cesty, jak uznal Soudní dvůr v rozsudku ve věci C-487/12 (*Vueling Airlines SA v. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹, by jim mělo být umožněno vzít si do kabiny zdarma osobní věci, které představují nezbytný prvek jejich přepravy, splňují-li tyto osobní věci platné požadavky na bezpečnost a ochranu a přiměřené požadavky na hmotnost a rozměry. 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.

²¹ Rozsudek Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 18. září 2014, *Vueling Airlines SA v. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, věc C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Cestující by měli být při rezervaci prostřednictvím jasného a přístupného formátu informování o maximálních rozměrech a hmotnosti zavazadel, která s sebou mohou mít v kabině. Aniž je dotčena zásada volné tvorby cen, měli by letečtí dopravci stanovit přiměřenou politiku, pokud jde o rozměry příručních zavazadel, která cestujícím umožní vzít si příruční zavazadlo do kabiny, splňuje-li příslušné požadavky na bezpečnost a ochranu. Vzhledem k rozmanitosti politik leteckých dopravců je vhodné, aby byla v rámci přezkumu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008²² posouzena proveditelnost zavedení jednotných minimálních pravidel pro příruční zavazadla.
- (48) 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 předpokladu, že byly zaplaceny příslušné poplatky. Pokud to možné není, měly by být hudební nástroje pokud možno přepravovány za vhodných podmínek v nákladovém prostoru letadla. Nařízení (ES) č. 2027/97 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

²² 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>).

- (49) 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. Tento formulář stížnosti by měl cestujícímu umožnit podat okamžitou stížnost týkající se poškození, ztráty nebo zpoždění přepravy zavazadel.
- (50) Ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 2027/97 je obsoletní, neboť pojišťovací záležitosti nyní upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004²³. Toto ustanovení by proto mělo být zrušeno.
- (51) 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).

²³ 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>).

- (52) 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 tří 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.
- (53) V souvislosti s revizí nařízení (ES) č. 1008/2008 by měl být posouzen mechanismus na ochranu cestujících v případě platební neschopnosti leteckého dopravce.
- (54) Grónsko je vystaveno mimořádně náročným povětrnostním podmínkám a vyznačuje se velmi nízkou hustotou obyvatelstva a odlehlostí osídlených míst. S cílem zajistit propojenost a zachovat dostupnost letů v Grónsku by se na lety v Grónsku neměly vztahovat povinnosti týkající se náhrad, a to ani v případě, že se jedná o navazující lety, které přilétají na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, nebo z něj odlétají.

- (55) Nařízením (ES) č. 261/2004 by nemělo být dotčeno postavení Gibraltarské šíše a svrchovanost nad tímto územím, na němž se nachází letiště Gibraltar, ani právní postavení Španělského království v tomto ohledu. Vzhledem k současným okolnostem a za účelem zajištění právní jistoty by mělo být upřesněno, že pravidla uvedená v nařízení (ES) č. 261/2004 by se měla vztahovat na letiště Gibraltar pouze tehdy, pokud je Španělské království po vyřešení sporu mezi Španělským královstvím a Spojeným královstvím schopno vykonávat účinnou kontrolu nad letištem Gibraltar a zajistit uplatňování pravidel stanovených v nařízení (ES) č. 261/2004 na toto letiště a pokud oznámení o vyřešení sporu bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (56) 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*;
- d) „pořadatelem“ rozumí osoba ve smyslu čl. 3 bodu 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302;
- e) „soubornými 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 (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“ a „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ rozumí osoba, která má trvalé nebo dočasné fyzické, mentální, duševní nebo smyslové postižení, které jí ve spojení s různými překážkami může bránit v plném a účinném využívání přepravy na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo jejíž pohyblivost je při využívání přepravy snížena v důsledku věku;
 - j) „odepřením nástupu na palubu“ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených 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 za podmínek stanovených 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 se odklonilo 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, ledaže 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, 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, ledaže nedojde ke změně v čase odbavení a čase nástupu na palubu, nebo ledaže cestující využil změněného letu;“
- 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 časem odletu uvedeným na letence cestujícího a skutečným časem odletu;

- o) „zpožděním při příletu“ rozumí časový rozdíl mezi časem příletu uvedeným na letence cestujícího a skutečným časem příletu;
- p) „přepravní třídou“ rozumí část kabiny pro cestující v letadle charakterizovaná odlišnými sedadly, odlišným uspořádáním sedadel nebo jakýmkoli rozdílem ve službě poskytované cestujícím v porovnání s jinými částmi 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 okolnosti, jež svou povahou nebo původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu, jako jsou okolnosti uvedené na demonstrativním seznamu mimořádných okolností v bodě 1 přílohy; nepatří však mezi ně okolnosti uvedené na demonstrativním seznamu okolností v bodě 2 přílohy;
- 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 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 ve výjimečných případech zahrnuje i 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) „nocí“ rozumí doba mezi půlnocí a šestou hodinou ranní;
- za) „dítětem“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě mladší 14 let;
- zb) „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;
- zc) „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;
- zd) „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;

- ze) „narušením“ rozumí odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění při odletu, zpoždění při příletu nebo zdržení na odbavovací ploše;
- zf) „původním místem odletu“ rozumí místo odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci cesty.“

* 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 náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a 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 převedení z letu, na který měli zakoupenou letenku, na jiný let.
3. Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Vztahuje se však na cestující, kterým letecký dopravce nebo zprostředkovatel vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů.
4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 2 písm. d), 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.

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

Použije se na letiště Gibraltar, pokud bude Španělské království po vyřešení sporu se Spojeným královstvím schopno nad uvedeným letištěm vykonávat účinnou kontrolu a zajistit uplatňování tohoto nařízení na toto letiště.

Španělské království oznámí Komisi splnění těchto podmínek a Komise zveřejní oznámení o vyřešení sporu v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto nařízení se na uvedené letiště použije od ... [první den měsíce následujícího po dni zveřejnění tohoto oznámení v *Úředním věstníku Evropské unie*].“

- 4) 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 provozující letecký dopravce nebo zprostředkovatel, nebo není-li čas nástupu uveden, nejpozději 45 minut před časem odletu uvedeným na letence cestujícího. Vztahuje se rovněž na cestující, kteří se nedostaví k nástupu na palubu, když byli předem informováni o tom, že jim bude nástup na palubu odepřen proti jejich vůli.

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 proplacení výdajů nebo přesměrování podle článku 8 a právo na pomoc podle článku 9.

Provozující letecký dopravce vyzve dobrovolníky za podmínek, které budou dohodnuty mezi každým dobrovolníkem a provozujícím leteckým dopravcem. Tato dohoda s každým dobrovolníkem o náhradě nahrazuje právo dobrovolníka na náhradu škody stanovené v čl. 7 odst. 1, pouze pokud s tím dobrovolník výslovně vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou 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 zbývající cestující s letenkami mohli nastoupit na palubu letu, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli, s výjimkou cestujících uvedených v článku 11.
4. Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, neprodleně sdělí dotčeným cestujícím informace o tom, jak vyřídit stížnosti podle článků 15a a 16a.

Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8. Odchylně od čl. 8 odst. 1 písm. a), mají-li 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. Odstavce 2 a 4 se použijí rovněž na zpáteční lety, kdy je cestujícím odepřen nástup na palubu z důvodu, že cestující neuskutečnil předchozí let v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.
6. Pokud cestující nebo zprostředkovatel požádá o opravu chyby v zápisu příjmení či jména nebo jmen jednoho nebo několika cestujících, nebo v případě administrativní změny těchto jmen, provozující letecký dopravce tuto chybu opraví nebo provede změnu alespoň jednou až do 48 hodin před odletem, aniž by cestujícím nebo zprostředkovateli účtoval dodatečný poplatek.“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Zrušení

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

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

2. Provozující letecký dopravce zrušeného letu bez zbytečného odkladu nabídne dotčeným cestujícím jasnou 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 na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zrušeného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při přiletu přesahujícím časové limity stanovené v čl. 7 odst. 2 poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b). Za tímto účelem letecký dopravce systematicky poskytuje cestujícím předvyplněné formuláře v přístupném formátu a na trvalém nosiči. Letecký dopravce poskytne odpověď ve lhůtě stanovené v čl. 7 odst. 5.
5. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody podle článku 7, pokud může prokázat, že zrušení způsobily mimořádné okolnosti a nebylo by možné mu zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření. Na tyto mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo na alespoň jeden ze tří předchozích letů v rotačním pořadí, které měly být uskutečněny stejným letadlem, a pokud existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zrušením letu. Důkazní břemeno týkající se existence této přímé příčinné souvislosti nese provozující letecký dopravce.

6. Právo na pomoc podle odstavce 3 a 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. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, nese provozující letecký dopravce.“

6) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Zpoždění

1. Pokud provozující letecký dopravce očekává, že let bude 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, informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody podle článku 7 a o vyřizování stížností podle článků 15a a 16a.

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

2. Provozující letecký dopravce nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.
3. Dosáhne-li zpoždění časových limitů stanovených v čl. 7 odst. 2, počítáno od času odletu uvedeného na letence cestujícího, nabídne provozující letecký dopravce dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8.
4. Cestující mají právo obdržet na požádání náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zpožděného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při přiletu přesahujícím časové limity stanovené v čl. 7 odst. 2.

Cestující mají právo obdržet na požádání náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zpožděného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při přiletu přesahujícím časové limity stanovené v čl. 7 odst. 2 poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b).

5. Tento článek se použije rovněž v případě, že čas odletu uvedený na letence cestujícího byl provozujícím leteckým dopravcem odložen.

Právo na pomoc podle odstavce 2 a na náhradu škody podle odstavce 4 se neuplatní, pokud byl cestující o dané změně informován alespoň 14 kalendářních dnů před časem odletu uvedeným na letence cestujícího. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o změně času, nese provozující letecký dopravce.

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

- 7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6a-

Zdržení na odbavovací ploše

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

2. S výhradou omezení týkajících se bezpečnosti či ochrany zajistí provozující letecký dopravce v případě, že dojde ke zdržení na odbavovací ploše, dostatečné vytápění nebo chlazení kabiny pro cestující, bezplatný přístup k toaletám na palubě letadla, jakož i to, 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 doby tří hodin na letišti nacházejícím se na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, letadlo bude přistaveno k bráně nebo jinému vhodnému místu výstupu z letadla, kde bude cestujícím dovoleno vystoupit. Zpoždění na odbavovací ploše může trvat déle, než je uvedená doba, pouze pokud letadlo nemůže opustit své místo na odbavovací ploše z důvodů souvisejících s bezpečností, imigrační kontrolou, řízením letového provozu nebo ochranou před protiprávními činy.
4. Cestující, kteří vystoupí z letadla v souladu s odstavcem 3, mají nárok na práva stanovená v článku 6, nebo případně 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, provozující letecký dopravce předchozího letu má povinnost poskytnout cestujícímu přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b) a pomoc v souladu s článkem 9.

2. Nemůže-li provozující letecký dopravce přesměrovat cestujícího v době stanovené v čl. 7 odst. 2 písm. a) a b), počítané od okamžiku odletu zmeškaného navazujícího letu uvedeného na letence cestujícího, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8.
3. Cestující mají rovněž právo obdržet na požádání náhradu škody od leteckého dopravce provozujícího narušený let v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím časové limity stanovené v čl. 7 odst. 2.

Cestující mají právo obdržet na požádání náhradu škody od leteckého dopravce provozujícího narušený let v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím časové limity stanovené v čl. 7 odst. 2 poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b).
4. Pokud cestující plánuje a uskuteční stopover, považuje se za cílové místo určení cestujícího letiště, na němž se uskutečňuje stopover.“

8) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Právo na náhradu škody

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

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

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

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

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

3. 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 letiště cílového místa určení. Tyto vzdálenosti se měří metodou ortodromické dráhy letu.
4. Pokud se cestující rozhodne pokračovat v cestě podle čl. 8 odst. 1 písm. b) a během přesměrování dojde k dalšímu narušení, může cestujícímu vzniknout nárok na náhradu škody pouze jednou v průběhu cesty do cílového místa určení.
5. Žádosti o náhradu škody podle tohoto článku podává cestující do šesti měsíců od skutečného dne odletu uvedeného na letence cestujícího. Do 14 kalendářních dnů od podání žádosti provozující letecký dopravce buď vyplatí náhradu škody, nebo cestujícímu poskytne odůvodnění v souladu s čl. 5 odst. 5 nebo čl. 6 odst. 6, proč náhradu škody nevyplatí, případně včetně jasného a odůvodněného vysvětlení mimořádných okolností. Pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.

Nezaplatí-li provozující letecký dopravce požadovanou náhradu škody, může cestující podat stížnost v souladu s článkem 16a.
6. Náhrada škody se vyplácí v hotovosti, nebo jinou formou, pokud s tím cestující vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči.“

9) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Právo na proplacení výdajů nebo přesměrování

1. V případě narušení se za podmínek stanovených v člancích 4, 5, 6 nebo 6b a v tomto článku cestujícímu nabídne bezplatně volba mezi těmito možnostmi:
 - a) do 14 kalendářních dnů ode dne odletu narušeného letu uvedeného na letence cestujícího bude cestujícímu automaticky proplacena plná cena letenky za neuskutečněnou část či části cesty nebo cest a za část či části již uskutečněné cesty nebo cest, pokud let již neslouží účelu ve vztahu k původním cestovním plánům cestujícího, a tato částka mu bude vyplacena v hotovosti, nebo jinou formou, pokud s tím cestující vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči, a zároveň mu v relevantních případech bude poskytnut zpáteční let do původního místa odletu, a to co nejdříve po čase odletu uvedeném na letence cestujícího nebo po dohodě s cestujícím před tímto časem.
 - b) cestující bude pokračovat v cestě prostřednictvím přesměrování do cílového místa určení při nejbližší příležitosti po čase odletu uvedeném na jeho letence nebo po dohodě s cestujícím před tímto časem, nebo

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

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

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

- a) let nebo navazující lety na stejné trase, jaká je stanovena ve smlouvě o letecké přepravě,
- b) jinou trasu, a to i na jiná letiště nebo z jiných letišť, než jaká byla uvedena ve smlouvě o letecké přepravě; v takovém případě nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího z letiště, které bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě, na jiné letiště nebo z jiného letiště na letiště, které bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě,
- c) využití služeb provozovaných jiným leteckým dopravcem, nebo
- d) použití jiného druhu dopravy, je-li to vhodné s ohledem na vzdálenost, kterou je třeba překlenout.

3. Pokud cestující informoval provozujícího leteckého dopravce o svém rozhodnutí pokračovat v cestě v souladu s odst. 1 písm. b) a odstavcem 4 a pokud provozující letecký dopravce nenabídl přesměrování do tří hodin, může si cestující sám zajistit přesměrování v souladu s odstavcem 2.

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 uhradí náklady nepřesahující 400 % plné ceny letenky nebo letenek, které cestujícímu vznikly, a to do 14 kalendářních dnů od podání žádosti. Pokud řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.

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

Cestující o své volbě informuje provozujícího leteckého dopravce.“

10) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Právo na pomoc

1. V případě narušení a za podmínek uvedených v člancích 4, 5, 6, 6a a 6b a v tomto článku a pokud je doba čekání na jejich let nebo náhradní dopravu prodloužena nejméně o dvě hodiny, 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) textové zprávy, přístup k internetu a dva telefonní hovory.

Provozující letecký dopravce může omezit nebo odmítnout pomoc poskytovanou podle prvního pododstavce, 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 nutný pobyt na jednu noc nebo na 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 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 poskytnutého podle odst. 2 písm. a).
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 řídicí orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.
5. Na všech letištích v Unii řídicí orgán letiště zavede opatření, která zajistí, aby pitná voda a dobíjecí stanice pro elektronická zařízení mohly být bezplatně k dispozici bez ohledu na denní dobu, let či terminál.
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 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 písm. a) nebo rozhodne-li se pro přesměrování v pozdější době podle čl. 8 odst. 1 písm. c), nemá v souvislosti s příslušným letem žádná další práva z hlediska pomoci podle odstavců 1 a 2.“

11) 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, a aniž by o to byl žádán, poskytne cestujícímu pomocí prostředků uvedených v čl. 7 odst. 6 náhradu ve výši alespoň:
 - a) 40 % ceny letu u letů na vzdálenost nejvýše 3 500 kilometrů, nebo
 - b) 75 % ceny letu u letů na vzdálenost nad 3 500 kilometrů.
3. Pokud cena letu není uvedena na letence, vypočte se náhrada uvedená v odstavci 2 na základě poměru vzdálenosti daného letu k celkové vzdálenosti, na niž se vztahuje smlouva o letecké přepravě, vypočítané podle čl. 7 odst. 3.

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 výhody zahrnuté do vyšší ceny v rámci stejné přepravní třídy, jako jsou zvláštní místa nebo stravování.“

12) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

Letištní pohotovostní plány

1. Na letišti Unie, jehož roční objem přepravy cestujících je více než pět milionů cestujících, řídicí orgán letiště zajistí, aby provoz řídicího orgánu letiště a poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti, zejména leteckých dopravců a poskytovatelů služeb pozemního odbavení, byl koordinován na základě řádného pohotovostního plánu, který řeší možné situace mnohočetného zrušení, 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 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. 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 tohoto nařízení podle čl. 16 odst. 1 tohoto nařízení.
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, jejichž roční objem přepravy cestujících nedosahuje limitu stanoveného v odstavci 1 nebo na která se nevztahuje rozhodnutí členského státu podle odstavce 5, vynaloží řídicí orgán letiště veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k uzavření ujednání s uživateli letiště s cílem informovat zdržené cestující v případech, kdy došlo k mnohočetným zrušením, 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. EU L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).

13) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Cestující se specifickými potřebami

1. Veškeré informace poskytované cestujícím podle tohoto nařízení se poskytují v přístupném formátu.
2. Tento článek se vztahuje na všechny osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, děti do 2 let, děti bez doprovodu a těhotné ženy, pokud byl provozující letecký dopravce informován o jejich zvláštních potřebách pomoci nejpozději v okamžiku, kdy bylo narušení oznámeno. Vztahuje se rovněž na osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc, pokud byla provozujícímu leteckému dopravci tato skutečnost oznámena nejpozději při odbavení. Provozující letečtí dopravci mohou požadovat doložení této skutečnosti.

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

3. Nejpozději při odbavení a s výhradou disponibility míst musí být každé osobě doprovázející osoby uvedené v odstavci 2 nebo doprovázející dítě bezplatně nabídnuta možnost sedět na sedadle sousedícím se sedadlem této osoby nebo tohoto dítěte.

4. Při nástupu do letadla dají provozující letečtí dopravci přednost osobám uvedeným v odstavci 2a všem osobám nebo uznaným asistenčním psům, kteří je doprovázejí.
5. Při uplatňování přesměrování a pomoci v souladu s články 8 a 9 věnuje provozující letecký dopravce zvláštní pozornost potřebám osob uvedených v odstavci 2. Letečtí dopravci poskytnou toto přesměrování a pomoc těmto osobám co nejdříve, a to včetně všech osob nebo uznaných asistenčních psů, kteří je doprovázejí.
6. Ustanovení čl. 9 odst. 6 se nevztahuje na cestující uvedené v odstavci 2, ani na osoby nebo uznané asistenční psy, kteří je doprovázejí.“

14) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12

Další práva

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

Náhrada škody poskytnutá podle článku 7 nebo čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení se odečte od náhrady škody nebo snížení ceny poskytnutých podle jiných právních aktů, 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 podle jiných právních aktů, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, odečte od náhrady škody poskytnuté podle článku 7 nebo 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 odchýlně od čl. 8 odst. 1 písm. a), 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 podle tohoto nařízení, 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 na dobrovolníky za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 2.
3. Pokud již byla cestujícímu vyplacena náhrada škody nebo proplaceny výdaje podle právních předpisů třetí země, částka takové náhrady škody nebo proplacených výdajů se odečte od částky náhrady škody nebo proplacených výdajů poskytnuté podle tohoto nařízení.“

15) 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.“

16) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Povinnosti informovat cestující

1. Provozující letecký dopravce uvede na své internetové stránce a v mobilní aplikaci informační přehled, v němž jsou uvedena práva podle tohoto nařízení, včetně postupu vyřizování stížností.
2. Při nabízení letenek na let nebo navazující lety a před nákupem informují letečtí dopravci a zprostředkovatelé cestujícího o:
 - a) druhu nabízené letenky či letenek, a zejména o tom, zda se na letenku či letenky vztahuje jediná smlouva o letecké přepravě nebo kombinace samostatných smluv o letecké přepravě;
 - b) právech a povinnostech cestujícího, provozujícího leteckého dopravce a zprostředkovatele podle tohoto nařízení, jak jsou připojeny ke smlouvě o letecké přepravě, včetně informací o postupu proplacení výdajů,
 - c) lhůtě, ve které může cestující požádat o změnu jména, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 6, bez jakýchkoli dodatečných poplatků, a o příslušném postupu za tímto účelem, a
 - d) příslušných podmínkách smlouvy o letecké přepravě.

Pro splnění požadavku na informace stanoveného v písmenu b) prvního pododstavce může letecký dopravce a zprostředkovatel použít shrnutí ustanovení tohoto nařízení vypracované a zpřístupněné veřejnosti Komisí ve všech úředních jazycích Unie.

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 poskytují jasným způsobem při prodeji letenek.

Letečtí dopravci a zprostředkovatelé poskytují informace podle tohoto odstavce v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce na trvalém nosiči.

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

17) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 15a

Stížnost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli

1. Každý letecký dopravce a každý zprostředkovatel zavede v rámci své příslušné oblasti odpovědnosti mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. Své kontaktní údaje zpřístupní v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce. Podrobné informace o postupu vyřizování stížností musí být přístupné veřejnosti, což zahrnuje i formát přístupný pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Cestujícím se rovněž jasně poskytnou informace o kontaktních údajích subjektu či subjektů určených členskými státy podle článku 16 a subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16a a případně o jejich příslušných povinnostech. Uvedené informace musí být dostupné v úředním jazyce nebo jazycích členských států, v nichž letecký dopravce a zprostředkovatel působí.

2. Pokud cestující předloží stížnost prostřednictvím mechanismu uvedeného v odstavci 1, musí být tato stížnost podána do šesti měsíců od dotčeného narušení.
Do 30 kalendářních dnů od podání stížnosti letecký dopravce nebo zprostředkovatel, kterému je stížnost určena, buď poskytne odůvodněnou odpověď, nebo v řádně odůvodněných výjimečných případech informuje cestujícího, že cestující obdrží konečnou odpověď ve lhůtě kratší než dva měsíce ode dne podání stížnosti. V případě, že spor není možné vyřešit, uvedou se v odpovědi rovněž příslušné kontaktní údaje subjektu či subjektů určených podle článku 16 nebo subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16a, včetně poštovní adresy, internetových stránek a e-mailové adresy těchto subjektů.
3. Pokud cestující podají stížnost prostřednictvím mechanismu uvedeného v odstavci 1, není tím dotčeno jejich právo předkládat spory k mimosoudnímu řešení v souladu s článkem 16a nebo domáhat se nápravy prostřednictvím soudního řízení, s výhradou promlčecích lhůt v souladu s vnitrostátním právem.“

18) Článek 16 se nahrazuje tímto:

„Článek 16

Prosazování

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

2. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování důkladně sleduje soulad s požadavky tohoto nařízení a přijímá opatření nezbytná k zajištění toho, aby byla práva cestujících dodržována.
3. Cestující mohou vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování oznámit údajná porušení tohoto nařízení. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování může vyšetřovat oznámená údajná porušení a rozhodnout o přijetí opatření v oblasti prosazování na základě informací uvedených v takových oznámeních.
4. Sankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující. Tyto sankce musí být zejména dostatečné k tomu, aby pro dopravce a zprostředkovatele představovaly finanční pobídku k zajištění trvalého souladu s tímto nařízením.
5. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zveřejní do ...[6 let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každých pět let na svých internetových stránkách zprávu o své činnosti, o opatřeních v oblasti prosazování a jejich výsledcích, včetně uplatněných sankcí. Tyto zprávy rovněž předloží Komisi.
6. Ve vztahu k záležitostem, na něž se vztahuje toto nařízení, sdělí provozující letečtí dopravci a zprostředkovatelé vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování v členských státech, v nichž působí, kontaktní údaje osoby či osob nebo subjektu určených k tomu, aby jejich jménem trvale jednaly a přijímaly dokumenty vydané vnitrostátním subjektem či subjekty odpovědnými za prosazování. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování si mohou tyto informace vzájemně vyměňovat za účelem prosazování tohoto nařízení.“

- 19) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16a

Mimosoudní řešení sporů

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

- 20) Článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

Přezkum a zpráva

1. Do ... [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každé tři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o seznamu mimořádných okolností uvedeném v příloze s ohledem na události ovlivňující včasný a efektivní provoz letů, k nimž došlo v předchozích dvou letech.

Ke zprávě se v případě potřeby přiloží legislativní návrh.

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

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

Ve zprávě, která má být podle prvního pododstavce předložena do ... [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost], 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) nutnost úpravy časových limitů stanovených v čl. 7 odst. 2 na základě statistických údajů o vývoji zpoždění a zrušení letů v průběhu pěti let předcházejícím posouzení Komise a od ... [dva roky ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] každý rok;
- c) proveditelnost další automatizace žádostí o náhradu škody a plateb náhrady škody v případě zpoždění.

Ke zprávě se v případě potřeby přiloží legislativní návrhy.“

- 21) 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 osobě s omezenou schopností pohybu a orientace¹ přístup k veškerým relevantním informacím a mimo jiné takové osobě umožňuje tak snadný a pohodlný přístup, jaký má osoba bez jakékoli poruchy nebo postižení, a který splňuje požadavky na přístupnost vymezené v souladu s příslušnými právními předpisy, zejména směrnicí 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;

- l) „osobní věci“ rozumí neodbavené zavazadlo představující nezbytný prvek přepravy cestujících, 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;
- m) „příručním zavazadlem“ rozumí neodbavené zavazadlo, které není osobní věcí a které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu.

* 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) V článku 3 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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.“

- 3) V článku 3 se odstavec 2 zrušuje.

- 4) Článek 3a se nahrazuje tímto:

„Článek 3a

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

- 5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

1. V případě úmrtí či zranění cestujících letecký dopravce Unie neprodleně a v každém případě nejpozději do patnácti 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, 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.“

6). Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

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

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

7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6a

1. Při přepravě odbaveného vybavení pro mobilitu nebo uznaných asistenčních psů letecký dopravce Unie zajistí, aby každé osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace byla nabídnuta možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu na doručení do místa určení podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to při rezervaci, v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006 a nejpozději při předání vybavení leteckému dopravci a v případě uznaného asistenčního psa při nástupu na palubu letadla. V takovém případě letecký dopravce Unie 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.

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

2. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění přepravy odbaveného vybavení pro mobilitu nebo úmrtí či zranění uznaného asistenčního psa je letecký dopravce Unie povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje částku uvedenou cestujícím v prohlášení, pokud ovšem neprokáže, že nárokováná částka je vyšší než skutečný zájem osoby na doručení do místa určení.
3. Použije-li se odstavec 2., 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 2, nebo dokud letečtí dopravci Unie dané právnické nebo fyzické osobě neproplatí náklady na potřebnou dočasnou náhradu vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.
4. Dodržení podmínek odstavce 3 nepředstavuje uznání odpovědnosti leteckého dopravce Unie.

Článek 6b

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1008/2008, všichni letečtí dopravci a zprostředkovatelé, když prodávají leteckou přepravu do Unie, z Unie nebo v rámci Unie, jasně uvedou v přístupném formátu při rezervaci, jakož i ve svých mobilních aplikacích a na svých internetových stránkách, a v případě leteckých dopravců rovněž na požádání zpřístupní na letišti (včetně samoobslužných odbavovacích kiosků):
 - maximální povolené rozměry a hmotnost zavazadel, které jsou cestující oprávněni přepravovat v kabině a v nákladovém prostoru letadla pro danou tarifní třídu na každém z letů zahrnutých do rezervace cestujícího,
 - jakákoli omezení počtu předmětů, která by byla uplatněna v rámci daných maximálních povolených vlastností zavazadel,
 - za jakých podmínek se v kabině a nákladovém prostoru letadla přepravují křehké nebo cenné předměty, jako jsou hudební nástroje, sportovní vybavení, dětské kočárky a dětské sedačky,
 - aniž je dotčen odstavec 2, případné 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 podle odstavce 3.

2. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1107/2006, povolí letečtí dopravci cestujícím přepravu osobní věci v kabině bez dodatečných nákladů.
3. Pokud zvláštní důvody, jako jsou například bezpečnostní důvody, kapacitní důvody nebo změna typu letadla po provedení rezervace, zabrání tomu, aby osobní věc uvedená v odstavci 2 nebo příruční zavazadlo byly přepraveny v kabině, může letecký dopravce taková neodbavená zavazadla přepravit v nákladovém prostoru letadla, avšak bez dalších poplatků pro cestujícího.
4. Odstavce 2 a 3 se vztahují na všechny letecké dopravce odlétající z letiště nacházejícího se na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, a na všechny letecké dopravce Unie přilétající na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy.
5. 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, a mezinárodními předpisy v oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy.

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 předpokladu, že tyto nástroje lze v kabině bezpečně uložit do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující. Letecký dopravce může stanovit, že hudební nástroj je součástí povoleného neodbaveného zavazadla cestujícího a že jako další zavazadlo vedle tohoto povoleného zavazadla jej přepravit nelze.
2. S výhradou 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. Kromě toho může být po cestujících požadováno, aby si vybrali a zakoupili sousedící sedadla pro cestujícího i pro hudební nástroj, přičemž jedním z nich by vždy bylo sedadlo u okna pro hudební nástroj. Je-li to možné, měly by být hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru letadla s výhradou příslušných bezpečnostních pravidel, prostorových omezení a technických specifikací příslušného letadla.

-
- * 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).“

8) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

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

9) 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 ... [dva roky ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost].

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

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předsedkyně

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA

Demonstrativní seznamy okolností, které jsou pro účely tohoto nařízení považovány za mimořádné okolnosti, a okolností, které nemají být pro účely tohoto nařízení považovány za mimořádné okolnosti

1. Tyto okolnosti jsou považovány za mimořádné okolnosti:
 - a) okolnosti, které nesouvisejí s provozem letadla, jako jsou:
 - i) přírodní nebo ekologické katastrofy, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu;
 - ii) meteorologické podmínky a poškození letadla v souvislosti s meteorologickými jevy, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu (např. zásahy blesku, krupobití, bouře, silné turbulence nebo silný vítr);
 - iii) válka nebo nepokoje, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu;
 - iv) přeshraniční zdravotní hrozby spadající do oblasti působnosti čl. 2 odst. 1 nebo čl. 2 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2371¹, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu; a

¹ 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>).

- v) srážky letadla s ptákem nebo jiným cizím předmětem, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu;
- b) incidenty týkající se cestujícího, včetně:
 - i) rušivého chování cestujícího ve smyslu Montrealského protokolu z roku 2014, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu nebo které způsobují zpoždění odletu;
 - ii) zdravotních rizik nebo akutních zdravotních problémů (např. závažného onemocnění) zjištěných krátce před odletem letadla nebo vyžadujících přerušeni nebo odchýlení příslušného letu;
- c) jiné incidenty, například:
 - i) bezpečnostní rizika, škody způsobené sabotáží nebo terorismem nebo protiprávní činy, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu;
 - ii) skrytá výrobní nebo konstrukční vada odhalená výrobcem nebo příslušným orgánem, která není slučitelná s bezpečným provozem letu;
 - iii) omezení řízení letového provozu nebo kapacity letiště nebo uzavření vzdušného prostoru;
 - iv) částečné nebo úplné neplánované uzavření letiště, včetně všeobecné poruchy letištního systému, výpadku elektřiny a systému elektronické komunikace nebo aktivace pohotovostního plánu řídicím orgánem letiště;

- v) stávky u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako je řídicí orgán letiště, poskytovatelé letových navigačních služeb, poskytovatelé služeb pozemního odbavení, nebo u provozujícího leteckého dopravce, pokud jsou stávky spojeny s požadavky, které nespadají do působnosti provozujícího dopravce;
- vi) neočekávaná nepřítomnost člena posádky nezbytného pro uskutečnění letu z důvodu nemoci nebo úmrtí, pokud k nim dojde mimo domovskou základnu provozujícího leteckého dopravce nebo z důvodu pandemie;
- vii) škoda na letadle způsobená v době, kdy je letadlo na zemi, třetími stranami, za něž letecký dopravce nenese odpovědnost, a která není slučitelná s bezpečným provozem letu;
- viii) poškození pneumatiky letadla způsobené cizím předmětem, které není slučitelné s bezpečným provozem letu;
- ix) znečištění letištní dráhy, které není slučitelné s bezpečným provozem letu;
- x) neočekávané nedostatky vybavení letadla z hlediska letové bezpečnosti, které nejsou v přijatelných provozních úrovních vymezených v základním seznamu minimálního vybavení nebo v něm stanovených minimálních provozních podmínkách vybavení a které nemohly být odstraněny během preventivní údržby (jak je stanoveno v bodu 2 písm. i)); a
- xi) zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy (například závažné onemocnění) člena posádky letadla, které byly zjištěny po odletu a vyžadují přerušení nebo odchýlení příslušného letu.

2. Okolnosti na tomto seznamu nejsou považovány za mimořádné okolnosti:
- a) technické problémy, které mohly být odstraněny v rámci preventivní údržby v souladu s pravidly a postupy Unie pro řízení zachování letové způsobilosti letadel;
 - b) provozní rozhodnutí a zpoždění procesů týkajících se posádky letadla, odbavení, a nástupu do letadla a
 - c) nedostupnost letové posádky nebo palubních průvodčích, není-li způsobena stávkami uvedenými v odst. 1 písm. c) bodu v) nebo neočekávanou nepřítomností z důvodu nemoci nebo úmrtí, jak je uvedeno v odst. 1 písm. c) bodu vi).“
-

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 (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně) nemůže letecký dopravce svou odpovědnost vyloučit ani 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.

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 podle článku 21 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně).

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 podle čl. 22 odst. 1 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně).

ZPOŽDĚNÍ PŘEPRAVY ZAVAZADEL

V případě zpoždění přepravy zavazadel je letecký dopravce odpovědný za škodu do výše limitu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce v závorce uvede přibližnou částku v místní měně), 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.

ZNIČENÍ, ZTRÁTA NEBO POŠKOZENÍ ZAVAZADEL

Letecký dopravce odpovídá za škody až do výše limitu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně), 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 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 podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce v závorce uvede odpovídající částku v místní měně). Tarif je cestujícím sdělen na požádání.

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

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 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 7 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 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.

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 na doručení.

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 podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně), 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, 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.

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.

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.

⁺ Pro Úřední věstník: vložte prosím číslo tohoto pozměňujícího nařízení.