

Bruselj, 17. september 2025
(OR. en)

10015/25

Medinstitucionalna zadeva:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva:	Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (ES) št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage
---------	--

UREDBA (EU) 2025/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne ...

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom²,

¹ UL C 327, 12.11.2013, str. 115.

² Stališče Evropskega parlamenta z dne 5. februarja 2014 (UL C 93, 24.03.2017, str. 336) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta³ in Uredba Sveta (ES) št. 2027/97⁴ sta pomembno prispevali k zaščiti pravic letalskih potnikov, kadar so njihovi potovalni načrti moteni zaradi zavrnitve vkrcanja, velikih zamud, odpovedi leta ali neustreznega ravnanja s prtljago.
- (2) Vendar pa so številne pomanjkljivosti, ki so bile odkrite med izvajanjem pravic na podlagi uredb (ES) št. 261/2004 in (ES) št. 2027/97, onemogočale izkoriščanje celotnega potenciala teh pravic v smislu uresničevanja varstva potnikov. Za zagotovitev učinkovitejše, uspešnejše in doslednejše uporabe pravic letalskih potnikov po vsej Uniji so potrebne številne prilagoditve trenutnega pravnega okvira. To je bilo poudarjeno v poročilu Komisije z dne 27. oktobra 2010 z naslovom „Poročilo o državljanstvu EU iz leta 2010 Odpravljanje ovir za pravice državljanov EU“, v katerem je Komisija napovedala ukrepe, s katerimi bo zagotovila niz skupnih pravic, predvsem za letalske potnike, in njihovo ustrezno uveljavljanje.

³ Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL L 46, 17.2.2004, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL L 285, 17.10.1997, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Študija o trenutni ravni varstva pravic letalskih potnikov v EU, ki jo je Komisija naročila in objavila leta 2020 (v nadaljnjem besedilu: študija), je pokazala, da je glavna prioriteta potnikov, da jim je nudena pomoč v primeru motnje potovanja in ponujena možnost spremembe poti, da tako čim prej prispejo v namembni kraj. Študija je pokazala, da je plačilo odškodnine po prioritetah potnikov na tretjem mestu. Po drugi strani je študija pokazala tudi, da so se absolutni in relativni stroški, ki jih imajo letalski prevozniki zaradi izvajanja Uredbe (ES) št. 261/2004, od leta 2011 znatno povečali, kar bi lahko dolgoročno povzročilo omejitve števila prog, na katerih se opravljajo leti, ali zmanjšanje povezljivosti, ki jo potnikom ponujajo letalski prevozniki. Pri reviziji Uredbe (ES) št. 261/2004 bi se zato morali osredotočiti zlasti na pravice potnikov do pomoči in spremembe poti, pri tem pa upoštevati ekonomske spodbude za letalske prevoznike in učinke na povezljivost.
- (4) Za potnike, ki potujejo na letu, za katerega veljajo obveznosti javne službe, bodisi po polni bodisi po znižani ceni, bi morale na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 veljati enake pravice.
- (5) Za povečanje pravne varnosti za letalske prevoznike in potnike je potrebna opredelitev pojma „izredne razmere“, ki upošteva sodbo Sodišča v zadevi C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA*)⁵ (v nadaljnjem besedilu: sodba v zadevi C-549/07) o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004. Pojem „izredne razmere“ bi bilo treba pojasniti z neizčrpnim seznamom razmer, ki predstavljajo izredne razmere ali ki ne predstavljajo izrednih razmer. Komisija bi morala vsaka tri leta pregledati seznam izrednih razmer ter po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predlagati posodobitev tega seznama.

⁵ Sodba Sodišča (četrti senat) z dne 22. decembra 2008 v zadevi *Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) V sodbi v zadevi C-549/07 je Sodišče razsodilo, da nepričakovana tehnična težava ne predstavlja izrednih razmer, razen če je nepričakovana tehnična težava nastala zaradi skrite napake pri izdelavi, ki jo je razkril proizvajalec zrakoplova ali pristojni organ, ali poškodbe na zrakoplovu zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj. Vendar bi morale glede na pridobljene izkušnje in dejstvo, da je zelo pomembno zagotoviti, da pravice, podeljene potnikom na podlagi te uredbe, ne ogrožajo varnosti, v določenih primerih tehnične težave v zvezi z določeno opremo predstavljati izredne razmere.
- (7) V sodbi v združenih zadevah C-156/22, C-157/22 in C-158/22 (*TAP Portugal/flightright GmbH in Myflyright GmbH*)⁶ o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da nepričakovana odsotnost člana posadke, katerega prisotnost je nepogrešljiva za zagotovitev leta, zaradi bolezni ali celo nepričakovane smrti malo pred odhodom leta ni predstavljal izrednih razmer. Čeprav so letalski prevozniki dolžni sprejeti vse razumne ukrepe za zagotovitev zamenjave pilota, kopilota ali najmanjšega zahtevanega števila članov posadke, je za zagotovitev izpolnjevanja te obveznosti v praksi zunaj domačih baz letalskega prevoznika potrebno veliko časa in finančnih stroškov. Zato je ustrezno določiti, da bi nepričakovana bolezen ali smrt člana posadke, katerega prisotnost je nepogrešljiva, na primer dan pred odhodom leta, zunaj domačih baz letalskega prevoznika morala predstavljati izredne razmere.

⁶ Sodba Sodišča (tretji senat) z dne 11. maja 2023, *TAP Portugal/flightright GmbH in Myflyright GmbH*, združene zadeve od C-156/22 do C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) V sodbah v zadevah C-28/20 (*Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann in drugi/TUIfly GmbH*)⁸, C-613/20 (*CS/Eurowings GmbH*)⁹ in C-287/20 (*EL in CP/Ryanair DAC*)¹⁰ o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da stavke osebja letalskega prevoznika ne predstavljajo izrednih razmer. Vendar v primeru stavke nekatere zahteve osebja letalskega prevoznika ne spadajo v pristojnost letalskega prevoznika in ta nanje nima vpliva, kot so spremembe upokojitvene starosti ali finančnih prispevkov, ki jih lahko obravnavajo le javni organi. Zato je ustrezno določiti, da nekatere stavke osebja letalskega prevoznika predstavljajo izredne razmere.
- (9) V sodbi v zadevi C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*)¹¹ o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da pojem „let“ v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004 ni bil opredeljen, temveč ga je Sodišče razlagalo, kot da ga v bistvu sestavlja zračni prevoz kot „enota“ takega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svoj načrt poti. Za preprečitev negotovosti in ob upoštevanju pridobljenih izkušenj bi bilo treba zdaj jasno opredeliti pojem „let“ ter z njim povezana pojma „povezovalni let“ in „pot“.

⁷ Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 23. marca 2023, *Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Sodba Sodišča (tretji senat) z dne 17. aprila 2018, *Helga Krüsemann in drugi/ TUIfly GmbH*, C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Sodba Sodišča (deveti senat) z dne 6. oktobra 2021, *CS/Eurowings GmbH*, C- 613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Sklep Sodišča (osmi senat) z dne 10. januarja 2022, *EL in CP/Ryanair DAC*, C- 287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ Sodba Sodišča (četrti senat) z dne 10. julija 2008 v zadevi *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*, C- 173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) V sodbi v zadevi C-537/17 (*Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*)¹² o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da se je Uredba (ES) št. 261/2004 uporabljala za del vsakega leta, ki je bil del ene poti, ne glede na to, kje je bil let opravljen, vključno z leti, ki so bili v celoti opravljeni zunaj Unije. Kadar je začetno mesto odhoda na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, ali kadar je dejanski letalski prevoznik dejanski letalski prevoznik Unije ter kadar je končni namembni kraj poti na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, bi bilo treba uporabljati to uredbo.
- (11) Študija je pokazala različne ravni skladnosti letalskih prevoznikov z Uredbo (ES) št. 261/2004, pri čemer letalski prevozniki Unije na splošno kažejo višjo raven skladnosti kot letalski prevozniki tretjih držav. Zato bosta ponovna vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev za letalske prevoznike Unije in letalske prevoznike tretjih držav ter izboljšanje gospodarske trajnostnosti letalskih prevoznikov Unije podprla konkurenčnost Unije in nazadnje izboljšala varstvo potnikov na splošno.
- (12) Člen 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije priznava posebne značilnosti najbolj oddaljenih regij, zlasti zaradi njihove oddaljenosti. Glede na izkušnje, pridobljene z Uredbo 261/2004, je v končno korist potnikov nujno, da se zagotovi ozemeljska povezljivost za najbolj oddaljene regije in poveča kohezija po vsej Uniji. Zaradi posebnih značilnosti poti med najbolj oddaljenimi regijami in drugim ozemljem države članice, za katero veljata Pogodbi, bi bilo treba višino odškodnine določiti glede na dejansko razdaljo poti.

¹² Sodba Sodišča (osmi senat) z dne 31. maja 2018, *Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*, zadeva C- 537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Vozovnice izda ali odobri dejanski letalski prevoznik po sklenitvi pogodbe o zračnem prevozu s potnikom. Vozovnice bi morale biti prepoznavne z enotno številko vozovnice in vsebovati edinstveno referenco v zvezi z enotno pogodbo o zračnem prevozu, izdano ob rezervaciji. Zajemati bi morale en let ali povezovalni let, brez upoštevanja vmesnih postankov za tehnične in operativne namene. Vozovnice bi morale vsebovati več informacij o navedenem letu ali navedenem povezovalnem letu, kot so datum leta, letališči odhoda in prihoda, predvideni čas odhoda in prihoda, ime in priimek potnika, številka leta ter ime dejanskega letalskega prevoznika.
- (14) V sodbi v zadevi C-22/11 (*Finnair Oyj/Timy Lassooy*)¹³ o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da je treba pojem „zavrnitev vkrcanja“ razlagati tako, da se nanaša ne le na zavrnitev vkrcanja zaradi prevelikega števila rezervacij, ampak tudi na zavrnitve vkrcanja iz drugih razlogov, na primer zaradi operativnih težav. Potnikom, ki so se javili za vkrcanje in jim je bilo vkrcanje zavrnjeno ali ki so bili vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno, bi bilo treba brez nepotrebnega odlašanja povrniti stroške.
- (15) Obenem obstajajo utemeljeni razlogi za zavrnitev vkrcanja potnikov, kot so zdravje, varnost, varovanje ali neustrezne potne listine. Letalski prevozniki imajo tudi utemeljene razloge za zavrnitev vkrcanja potnikom, ki kažejo moteče vedenje, ki ogroža varnost ali varovanje leta, kot je navedeno v spremenjeni Konvenciji o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih, podpisani v Tokiju 14. septembra 1963. V teh primerih bi moral dokazno breme nositi dejanski letalski prevoznik.

¹³ Sodba Sodišča (tretji senat) z dne 4. oktobra 2012 v zadevi *Finnair Oyj/Timy Lassooy*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) Da bi se izboljšale ravni varstva, potnikom ne bi smelo biti zavrnjeno vkrcanje na povratni let iz razloga, ker se niso vkrcali na odhodni let, za katerega velja ista pogodba o zračnem prevozu.
- (17) Na podlagi sedanje ureditve so potnikom za popravek napak v zapisu svojih imen včasih naložene kazenske upravne takse. Ustrezni popravki napak pri rezervaciji ali upravne spremembe bi morali biti omogočeni brezplačno, pod pogojem, da zahtevani popravek ali sprememba ne bi pomenili spremembe ure leta, datuma, načrta poti ali potnika.
- (18) V primeru odpovedi leta bi moral odločitev o povračilu stroškov, nadaljevanju potovanja s spremembo poti ali odložitvi potovanja sprejeti potnik in ne letalski prevoznik.
- (19) Upravljavci letališč na letališčih, ki sprejmejo več kot pet milijonov potnikov na leto, ter izvajalci bistvenih letalskih storitev, zlasti letalski prevozniki in ponudniki storitev zemeljske oskrbe, bi morali sodelovati, da bi čim bolj zmanjšali učinek večkratnih motenj letov na potnike. V ta namen bi morali upravljavci letališč za takšne primere pripraviti načrte izrednih ukrepov in sodelovati pri oblikovanju takšnih načrtov. Na vseh drugih letališčih bi si moral upravitelj letališča v primerih, ki bi lahko povzročili, da bi veliko potnikov obtičalo na letališču, po najboljših močeh prizadevati za usklajevanje in dogovarjanje z uporabniki letališča, ter za obveščanje potnikov, ki so obtičali.

- (20) Uredba (ES) št. 261/2004 bi morala izrecno vključevati pravico do odškodnine za potnike, ki jih prizadene velika zamuda, v skladu s sodbo Sodišča v združenih zadevah C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon in Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*) in C-432/07 (*Stefan Böck in Cornelia Lepuschitz/Air France SA*)¹⁴ (v nadaljnjem besedilu: sodba v združenih zadevah C-402/07 in C-432/07). V skladu z načelom enakega obravnavanja, na katerega se sklicuje navedena sodba, bi se morala za povračilo stroškov, spremembo poti in odškodnino uporabljati enaka pravila.
- (21) Sodba v združenih zadevah C-402/07 in C-432/07 navaja časovni prag treh ur, ki ga sproži en dogodek, za odškodnino v primerih zamude. Vendar izkušnje, pridobljene po sprejetju Uredbe (EU) št. 261/2004 kažejo, da številnih zamud ni mogoče odpraviti v treh urah, kot je navedeno v navedeni sodbi, kratka omejitev pa lahko poveča število odpovedi letov, kadar letalski prevozniki posredne učinke zamud letov na naslednje lete zmanjšajo z odpovedjo enega ali več letov, da se zrakoplov premesti na naslednji let. V večini primerov bi potnik še vedno raje imel zamudo kot odpoved, saj ima večjo gotovost glede prihoda v namembni kraj ob prvi priložnosti. Na številnih progah je pogostost letov omejena, v primeru odpovedi pa potniku ni mogoče takoj zagotoviti spremembe poti. Zvišanje časovnega pragu zato za potnika pomeni prednost.

¹⁴ Sodba Sodišča (četrti senat) z dne 19. novembra 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon in Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07) ter *Stefan Böck in Cornelia Lepuschitz/Air France SA* (C-432/07), združeni zadevi C-402/07 in C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) Da bi ohranili povezljivost, bi bilo treba zvišati pragove, nad katerimi zamude povzročijo nastanek pravice do odškodnine, tako da se upoštevata finančni učinek in učinek na konkurenčnost v sektorju. S tem se bo mogoče izogniti spodbujanju kakršnega koli povečanja pogostosti odpovedi ali omejitev števila prog, na katerih se opravlja prevoz, ali zmanjšanja povezljivosti, ki je dolgoročno na voljo potnikom. Za zagotovitev, da za potnike, ki potujejo znotraj Unije, veljajo enaki pogoji glede odškodnin, bi moral biti prag enak za vsa potovanja znotraj Unije.
- (23) Namen standardizirane odškodnine v Uredbi (ES) št. 261/2004 je nadomestiti izgubo časa, ki je skupna vsem potnikom. Zneski, določeni v Uredbi (ES) št. 261/2004, bi lahko v številnih primerih presegli vrednost škode, ki so jo utrpeli potniki in kot je bila ugotovljena z ekonomskimi študijami. Zato je ustrezno opredeliti različne pragove za odškodnino glede na razdaljo motenega leta in zamudo pri prihodu.
- (24) V skladu s prizadevanji Unije za spodbujanje podnebno nevtralne in okolju prijazne mobilnosti je ustrezno tudi zagotoviti, da se regulativni okviri za pravice potnikov z vidika načinov prevoza čim bolj zbližujejo in da se izravna odškodnina, ki se zagotavlja med različnimi načini prevoza.
- (25) Za zagotovitev pravne varnosti bi morale biti v Uredbi (ES) št. 261/2004 izrecno potrjeno, da sprememba voznih redov letov na potnike vpliva podobno kot odpovedi ali zamude in zato bi morale zanjo veljati enake pravice.

- (26) Potnikom, ki zamudijo povezovalni let, ki je del poti, zaradi motnje prejšnjega leta, bi bilo treba med čakanjem na spremembo poti zagotoviti ustrezno pomoč. V takšnih primerih bi morali biti potniki v skladu z načelom enakega obravnavanja upravičeni do odškodnine, ko prispejo v končni namembni kraj nadomestnega leta ali prevoza, podobno kot potniki, ki so utrpeli motnje pri neposrednih letih.
- (27) Ob rezervaciji in pred nakupom vozovnic bi morali letalski prevozniki ali, kadar je to ustrezno, posredniki potnike jasno obvestiti, ali bo za njihove potovalne načrte veljala enotna pogodba o zračnem prevozu, in o njihovih pravicah na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004, zlasti v zvezi z zamujenimi povezovalnimi leti.
- (28) Za izboljšanje varstva potnikov bi bilo treba pojasniti, da bi morali imeti potniki, katerih let je imel zamudo, pravico do pomoči in pravico do odškodnine ne glede na to, ali čakajo na letališkem terminalu ali že sedijo v zrakoplovu. Vendar, ker potniki v slednjem primeru nimajo dostopa do storitev, ki so na voljo na terminalu, bi bilo treba njihove pravice okrepiti z vidika osnovnih potreb in pravice do izkrcanja. Pravica do izkrcanja se lahko omeji le iz razlogov, povezanih z varnostjo, priseljevanjem, kontrolo zračnega prometa ali varovanjem. Če je letalski prevoznik tik pred tem, da izkrca potnike, vendar ga organi za kontrolo zračnega prometa obvestijo, da ima letalo dovoljenje za takojšen vzletel, bi mu bilo treba dovoliti, da zavrne izkrcanje potnikov.

- (29) Kadar se potnik odloči za spremembo poti, ki se izvede ob prvi priložnosti, letalski prevoznik to spremembo poti pogosto pogojuje z razpoložljivostjo sedežev pri svojih storitvah, s čimer svojim potnikom odreka možnost za hitrejšo spremembo poti z nadomestnimi storitvami. Zato bi moral prevoznik predlagati tudi druge možnosti spremembe poti, vključno do nadomestnega letališča, po drugi progi, na letih drugega prevoznika ali z drugimi načini prevoza, kadar bi to lahko pospešilo spremembo poti. Nadomestna sprememba poti bi morala biti odvisna od razpoložljivosti sedežev. Če letalski prevoznik ni ponudil spremembe poti in se skupno čakanje podaljša za vsaj tri ure, bi moral imeti potnik pravico, da sam poskrbi za spremembo poti, da bi brez nepotrebne zamude prispel v končni namembni kraj. Stroške take spremembe poti bi moral pod določenimi pogoji nositi letalski prevoznik, sama sprememba pa bi morala biti izvedena pod primerljivimi pogoji prevoza.
- (30) Letalski prevozniki bi si morali pri spremembi poti potnikov prizadevati zagotoviti, da lahko potniki potujejo s svojo prtljago, tako z registrirano kot neregistrirano prtljago. Potnik bi moral letalskemu prevozniku dovoliti, da ravna drugače, če bi omejitve prevoza prtljage lahko povzročile dodatne zamude potnikom, ki čakajo na spremembo poti, brez poseganja v odgovornost letalskega prevoznika v zvezi s prtljago potnikov, ki jo urejata Uredba (ES) št. 2027/97 in Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu (v nadaljnjem besedilu: Montrealska konvencija).

- (31) Primerljivost pogojev prevoza je lahko odvisna od številnih dejavnikov in posebnih okoliščin. Kadar je mogoče in kadar to ne povzroča dodatnih zamud, potniki ne bi smeli biti premeščeni v nižji potovalni razred od tistega, ki je naveden na rezervaciji. Potnikom bi bilo treba spremembo poti ponuditi brez dodatnih stroškov, četudi se ta sprememba izvede z drugim letalskim prevoznikom ali drugim načinom prevoza ali v višjem potovalnem razredu ali po prevoznini, višji od tiste, ki je bila plačana za prvotni let. Razumno si je treba prizadevati, da bi se izognili dodatnim povezavam. Kadar se za spremembo poti uporabi drug letalski prevoznik ali nadomestni način prevoza, bi moral biti skupni čas potovanja v istem ali po potrebi višjem potovalnem razredu kolikor je razumno mogoče podoben načrtovanemu času potovanja prvotnega leta. Če je na voljo več letov s primerljivim potovalnim časom, bi morali potniki, ki imajo pravico do spremembe poti, sprejeti ponudbo letalskega prevoznika za spremembo poti, vključno na letih tistih letalskih prevoznikov, ki sodelujejo z dejanskim letalskim prevoznikom. Če je bila pomoč invalidom ali osebam z omejeno mobilnostjo rezervirana za prvotni let, bi morala biti taka pomoč v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ na voljo tudi na nadomestni progi.

¹⁵ Uredba (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (UL L 204, 26.7.2006, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Letalski prevozniki bi morali potnikom zagotoviti pomoč od časa odhoda po voznem redu do odhoda njihovega leta ali nadomestnega prevoza. V primeru dolgotrajnih izrednih razmer je odgovornost letalskih prevoznikov v zvezi z nastanitvijo potnikov zaenkrat neomejena. Ta negotovost, ker ni predvidljive časovne omejitve, lahko ogrozi finančno stabilnost prevoznikov in posledično negativno vpliva na potnike v smislu povezljivosti. Letalski prevoznik bi zato moral imeti možnost, da zagotavljanje namestitve omeji na tri nočitve. Poleg tega bi se moralo z načrtovanjem izrednih ukrepov in hitrimi spremembami poti zmanjšati tveganje, da potniki na letališčih običijo dlje časa.
- (33) Potniki s posebnimi potrebami, kot so invalidi, osebe z omejeno mobilnostjo, otroci brez spremstva, dojenčki, nosečnice in osebe, ki potrebujejo posebno zdravstveno pomoč, kot so osebe s hudo sladkorno boleznijo ali epilepsijo, lahko potrebujejo posebno pozornost dejanskega letalskega prevoznika. Zlasti je morda zanje težje urediti nastanitev v primeru motenj letov. Zato se za te kategorije potnikov, če so ti letalskega prevoznika pravočasno obvestili, ne bi smele uporabljati omejitve v zvezi s pravico do nastanitve v primeru izrednih razmer.
- (34) Uredba (ES) št. 261/2004 se uporablja tudi za potnike, ki so zračni prevoz rezervirali kot del paketnega potovanja. Ta uredba o spremembi naj bi dodatno izboljšala skladnost med Direktivo (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ in Uredbo (ES) št. 261/2004. V tem smislu potniki ne bi smeli kopičiti ustreznih pravic, zlasti ne na podlagi obeh pravnih aktov.

¹⁶ Direktiva (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2015 o paketnih potovanjih in povezanih potovalnih aranžmajih, spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 in Direktive 2011/83/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive Sveta 90/314/EGS (UL L 326, 11.12.2015, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Za trenutno raven zamud in odpovedanih letov v Uniji niso krivi samo letalski prevozniki. Da bi spodbudili vse akterje v letalski verigi k iskanju učinkovitejših in pravočasnih rešitev za čim večje zmanjšanje neprijetnosti, ki jih potnikom povzročijo zamude in odpovedi letov, pravica letalskih prevoznikov zahtevati nadomestilo od vseh tretjih oseb, ki so prispevale k nastanku zahtevkov za odškodnino ali drugih obveznosti, ne bi smela biti omejena z Uredbo (ES) št. 261/2004.
- (36) V sodbi v zadevi C-502/18 (*CS in drugi/České aerolinie a.s.*)¹⁷ o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da mora v primeru povezovalnih letov, ki spadajo na področje uporabe navedene uredbe, vsak dejanski letalski prevoznik, ki je sodeloval pri izvedbi vsaj enega od teh povezovalnih letov, potniku plačati odškodnino na podlagi navedene uredbe ne glede na to, ali je bil let, ki ga je opravil, moten ali ne. Čeprav Uredba (ES) št. 261/2004 določa, da lahko dejanski prevozniki, ki izpolnjujejo obveznosti iz navedene uredbe, zahtevajo odškodnino od katere koli tretje strani, je iz študije razvidno, da pravica do pravnega varstva iz navedene uredbe ni zelo učinkovita. Zato letalski prevozniki Unije nosijo nesorazmerno finančno breme v primerjavi z letalskimi prevozniki tretjih držav. Da bi ponovno vzpostavili konkurenčnost letalskih prevoznikov Unije v skladu s priporočili iz poročila z naslovom „Prihodnost evropske konkurenčnosti“ iz septembra 2024 (v nadaljnjem besedilu: Draghijevo poročilo) in dolgoročno ohranili povezljivost, bi morali z revizijo Uredbe (ES) št. 261/2004 zato omejiti odgovornost letalskega prevoznika na lete, ki jih opravlja kot dejanski letalski prevoznik.

¹⁷ Sodba Sodišča (deveti senat) z dne 11. julija 2019, *CS in drugi/České aerolinie a.s.*, C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Uredba (ES) št. 2111/2005 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁸ zahteva, da pogodbenik za zračni prevoz obvesti potnika o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, Direktiva Sveta 93/13/EGS¹⁹ pa od prodajalca ali ponudnika zahteva, da potrošniku zagotovi informacije o pogodbenih pogojih. Potnike bi bilo treba pravilno obvestiti o njihovih pravicah v primeru motenj leta in tudi ustrezno obvestiti o vzroku same motnje, takoj ko so te informacije na voljo. Te informacije bi bilo treba zagotoviti tudi, kadar potnik letalsko vozovnico kupi pri posredniku s sedežem v Uniji. Najmanj te informacije bi moral zagotoviti letalski prevoznik ali posrednik v dostopni obliki in po potrebi s tako imenovanimi potisnimi obvestili iz mobilnih aplikacij ali drugimi digitalnimi sredstvi.
- (38) Za zagotovitev boljšega izvrševanja pravic potnikov bi morali nacionalni izvršilni organi spremljati izvrševanje Uredbe (ES) št. 261/2004 in odločiti o ustreznih sankcijah, da bi spodbudili spoštovanje navedene uredbe.
- (39) Za zagotovitev boljšega izvrševanja pravic potnikov bi morale države članice zagotoviti, da imajo potrošniki dostop do mehanizmov za izvensodno reševanje sporov, potem ko so se ti potrošniki neuspešno pritožili oziroma so neuspešno vložili zahtevek pri letalskem prevozniku ali posredniku. Ti mehanizmi ne bi smeli posegati v pravico držav članic, da določijo, ali bi morale biti sodelovanje letalskih prevoznikov ali posrednikov obvezno.

¹⁸ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 z dne 14. decembra 2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, in informiranju potnikov v zračnem prometu o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, ter razveljavitvi člena 9 Direktive 2004/36/ES (UL L 344, 27.12.2005, str. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Direktiva Sveta 93/13/EGS z dne 5. aprila 1993 o nedovoljenih pogojih v potrošniških pogodbah (UL L 95, 21.4.1993, str. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Kadar se potniki odločijo za povračilo stroškov namesto za spremembo poti, bi jim bilo treba samodejno in pravočasno povrniti stroške, ne da bi morali vložiti poseben zahtevek.
- (41) Letalski prevoznik ali posrednik bi moral potnike ustrezno obvestiti o ustreznih postopkih za vložitev zahtevkov za odškodnino in pritožb pri letalskih prevoznikih ali posrednikih ter jim pravočasno posredovati svoj odgovor. Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, je roke za odgovore mogoče podaljšati.
- (42) Potniki bi morali imeti tudi možnost, da posamezne spore predložijo organu ali organom, odgovornim za izvensodno reševanje sporov po pritožbah letalskemu prevozniku. Ker pa je pravica do učinkovitega pravnega sredstva pred sodiščem temeljna pravica, priznana v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, navedeni ukrepi ne bi smeli preprečevati niti ovirati dostopa potnikov do sodišč.
- (43) Da bi potniki lahko uveljavljali svoje pravice v zvezi z zahtevki, pritožbami in individualnimi spori, bi morali potniki imeti možnost, da pri letalskih prevoznikih, posrednikih ali ustreznih organih iz Uredbe (ES) št. 261/2004 neposredno in osebno vložijo vlogo na jasn in dostopen način.

- (44) Ob upoštevanju Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov²⁰ bi morali letalski prevozniki invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo, kakor je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 1107/2006, ponuditi možnost, da podajo posebno izjavo o interesu, ki jim na podlagi Montrealske konvencije omogoča, da zahtevajo polno odškodnino, da bi zagotovili, da se stroški zaradi poškodovanja, uničenja ali izgube opreme za gibanje ali poškodbe ali smrti priznanega psa pomočnika nadomestijo v celoti.
- (45) Invalid in oseba z omejeno mobilnostjo bi morala imeti pravico, da od letalskega prevoznika v primeru izgube, uničenja ali poškodovanja registrirane opreme za gibanje takoj prejme potrebno začasno nadomestno opremo za gibanje, ki nadomesti registrirano opremo za gibanje. Ker priznanih psov pomočnikov ni mogoče enostavno nadomestiti, bi bilo treba zagotoviti druge začasne nadomestne rešitve, kadar se priznani pes pomočnik izgubi, umre ali poškoduje.

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

- (46) Potnikom ni vedno jasno katero prtljago smejo vzeti na zrakoplov, kar zadeva velikosti, teže ali števila dovoljenih kosov prtljage. Za zagotovitev, da so potniki v celoti seznanjeni, koliko dovoljene neregistrirane in registrirane prtljage je vključene v njihovo vozovnico, bi letalski prevozniki morali jasno navesti dovoljeno prtljago ob rezervaciji in na letališču. Za zagotovitev zadostnega osebnega udobja med potovanjem potnikov in v skladu z ugotovitvijo Sodišča v sodbi v zadevi C-487/12 (*Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹ bi bilo treba potnikom omogočiti, da v kabino brezplačno prinesejo osebne predmete, ki so nujni vidik njihovega prevoza, pod pogojem, da so osebni predmeti v skladu z veljavnimi zahtevami glede varnosti in varovanja ter da izpolnjujejo razumne zahteve glede teže in velikosti. Osebni predmeti, ki predstavljajo nujni vidik prevoza potnikov, so tisti predmeti, ki so bistveni za trajanje poti in lahko vključujejo potne liste in druge potne listine, osnovna zdravila, osebne pripomočke in gradivo za branje ter hrano in pijačo, ki ustreza trajanju leta.

²¹ Sodba Sodišča (peti senat) z dne 18. septembra 2014, *Vueling Airlines SA/Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, zadeva C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Ob rezervaciji bi bilo treba potnike v jasni in dostopni obliki obvestiti o največji velikosti in teži prtljage, ki jo lahko prinesejo s seboj v kabino. Brez poseganja v načelo svobode oblikovanja cen bi morali letalski prevozniki opredeliti razumno politiko glede dimenzij ročne prtljage, ki bi potnikom omogočala, da v kabino prinesejo kos ročne prtljage, pod pogojem, da izpolnjuje veljavne zahteve glede varnosti in varovanja. Glede na raznolikost politik letalskih prevoznikov je primerno, da se pri pregledu Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta²² oceni izvedljivost določitve enotnih minimalnih pravil za ročno prtljago.
- (48) Glasbila imajo lahko ogromno denarno, umetniško in zgodovinsko vrednost. Poleg tega so glasbila tudi poklicno orodje glasbenikov, ki se redno uporablja za vajo in nastope, in ga ni mogoče zlahka nadomestiti. Zato bi morali imeti potniki pravico, da na lastno odgovornost prevažajo glasbila v kabini, pod pogojem, da so ti instrumenti skladni s pravili o zmogljivosti, varnosti in varovanju ter politiko letalskega prevoznika glede maksimalne dovoljene prtljage. Kadar so izpolnjene zahteve glede zmogljivosti, varnosti in varovanja, bi si moral letalski prevoznik prizadevati, da se potnikom dovoli prevoz glasbil na dodatnih sedežih, pod pogojem, da so bile plačane odgovarjajoče prevoznine. Kadar to ni mogoče, bi se morala glasbila po potrebi in pod ustreznimi pogoji prevažati v prtljažnem prostoru zrakoplova. Uredbo (ES) št. 2027/97 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

²² Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) Za vložitev pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi iz Uredbe (ES) št. 2027/97 veljajo kratki roki, zato bi morali letalski prevozniki potnikom zagotoviti možnost pritožbe tako, da jim predložijo pritožbeni obrazec v oblikah, ki so dostopne invalidom in osebam, ki ne uporabljajo digitalnih orodij. Letalski prevozniki bi morali dati na voljo pritožbeni obrazec najmanj na svojih mobilnih aplikacijah in spletnih mestih. Ta pritožbeni obrazec bi moral potniku omogočati, da takoj vloži pritožbo zaradi poškodovanja, zamude ali izgube prtljage.
- (50) Člen 3(2) Uredbe (ES) št. 2027/97 je zastarel, saj zadeve v zvezi z zavarovanjem zdaj ureja Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta²³. Zato bi ga bilo treba črtati.
- (51) Denarne omejitve iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2027/97 morajo letalski prevozniki obvezno redno spreminjati, da se upošteva gospodarski razvoj, kot ga je na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije preučila Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

²³ Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje (UL L 138, 30.4.2004, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) V Draghijevem poročilu je poudarjena ključna vloga prometa za konkurenčnost Unije. Prav tako navaja tveganje, da bi se podjetja zaradi nesimetričnih predpisov preusmerila iz prevoznih vozlišč v Uniji na tista v njenem sosedstvu. Uredba (ES) št. 261/2004 se uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča, ki se nahaja v tretji državi, na letališče, ki se nahaja na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, le če je letalski prevoznik, ki zadevni let izvaja, letalski prevoznik Unije. Komisija bi morala v treh letih od začetka uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004 oceniti izvedljivost revizije področja uporabe navedene uredbe, da bi dodatno izboljšali raven varstva potnikov in zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev med letalskimi prevozniki Unije in letalskimi prevozniki tretjih držav.
- (53) V okviru revizije Uredbe (ES) št. 1008/2008 bi bilo treba oceniti mehanizem za varstvo potnikov v primeru insolventnosti letalskega prevoznika.
- (54) Za Grenlandijo so značilni težke vremenske razmere, zelo nizka gostota prebivalstva in oddaljenost njenih naseljenih krajev. Za zagotovitev povezljivosti in ohranitev razpoložljivosti letov znotraj Grenlandije obveznosti glede odškodnine ne bi smele veljati za lete znotraj Grenlandije, tudi kadar gre za povezovalne lete, ki pristajajo ali vzletajo na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi.

- (55) Uredba (ES) št. 261/2004 ne bi smela posegati v status in suverenost nad gibraltarsko ožino, na kateri je gibraltarsko letališče, ter v pravni položaj Kraljevine Španije v zvezi s tem. Ob upoštevanju trenutnih okoliščin in za zagotovitev pravne varnosti bi bilo treba določiti, da bi se morala pravila iz Uredbe (ES) št. 261/2004 za gibraltarsko letališče uporabljati le, kadar po rešitvi spora med Kraljevino Španijo in Združenim kraljestvom, Kraljevina Španija lahko izvaja učinkovit nadzor nad gibraltarskim letališčem in zagotovi uporabo pravil iz Uredbe (ES) št. 261/2004 za navedeno letališče ter je bilo uradno obvestilo o rešitvi spora objavljeno v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (56) Ker ciljev te uredbe, in sicer varstvo pravic letalskih potnikov na pravičen in uravnotežen način, zagotavljanje konkurenčnosti letalskega sektorja Unije in dolgoročno ohranjanje povezljivosti za potnike, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 261/2004 se spremeni:

- (1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja

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

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

- (2) člen 2 se spremeni:

- (a) točke (b) do (f) se nadomestijo z naslednjim:

„(b) ‚dejanski letalski prevoznik‘ pomeni letalskega prevoznika, ki opravlja ali namerava opraviti let po pogodbi o zračnem prevozu s potnikom ali v imenu druge pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo, vključno s prevoznikom, ki za izvajanje svojih letov uporablja zrakoplov drugega letalskega prevoznika s posadko tega drugega prevoznika ali brez nje;

- (c) „letalski prevoznik Unije“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta*;
- (d) „organizator“ pomeni osebo v smislu člena 3, točka 8, Direktive (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta**;
- (e) „paket“ pomeni kombinacijo potovalnih storitev, kakor je opredeljeno v členu 3, točka 2, Direktive (EU) 2015/2302;
- (f) „vozovnica“ pomeni veljavno dokazilo, ne glede na njegovo obliko, o pogodbi o zračnem prevozu;

* Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Direktiva (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2015 o paketnih potovanjih in povezanih potovalnih aranžmajih, spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 in Direktive 2011/83/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive Sveta 90/314/EGS (UL L 326, 11.12.2015, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).“;

- (b) točka (g) se črta;

(c) točke (h) do (l) se nadomestijo z naslednjim:

- „(h) ‚končni namembni kraj‘ pomeni namembni kraj leta ali zadnjega povezovalnega leta poti
- (i) ‚invalid‘ in ‚oseba z omejeno mobilnostjo‘ pomeni katero koli osebo s trajnimi ali začasnimi telesnimi, duševnimi, intelektualnimi ali senzoričnimi omejitvami, ki jo lahko v povezavi z različnimi ovirami omejujejo, da ne more tako kot drugi potniki polno in učinkovito uporabljati prevoza, ali osebo, katere mobilnost pri uporabi prevoza je zmanjšana zaradi njene starosti;
- (j) ‚zavrnitev vkrcanja‘ pomeni zavrnitev prevoza potnikom na letu, ki so se javili za vkrcanje pod pogoji iz člena 4(1) ali kadar so bili vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno, razen kadar obstajajo upravičeni razlogi za zavrnitev vkrcanja, kot so zdravje, varnost, varovanje ali neustrezne potne listine;
- (k) ‚prostovoljec‘ pomeni potnika, ki se je javil za vkrcanje pod pogoji iz člena 4(1) in pozitivno odgovori na poziv letalskega prevoznika potnikom, ki bi se v zameno za druge ugodnosti bili pripravljeni ne vkrcati na zrakoplov za svoj let;

- (l) „odpoved“ pomeni neizveden let, ki je bil prvotno predviden in za katerega je bila sklenjena pogodba o zračnem prevozu, in vključuje primere, kadar:
- (i) je zrakoplov vzletel, vendar je bil iz kakršnega koli razloga bodisi preusmerjen na letališče, ki ni letališče prihoda, navedeno na vozovnici, bodisi se je vrnil na letališče odhoda in ni mogel nadaljevati poti do letališča prihoda, navedenega na vozovnici, razen če dejansko letališče prihoda in letališče odhoda, navedeno na vozovnici, spadata k istemu kraju, mestu ali regiji in je letalski prevoznik potniku zagotovil prevoz do letališča prihoda, navedenega na vozovnici, ali
 - (ii) je bila potniku izdana vozovnica za let in je bil čas odhoda, naveden na potnikovi vozovnici, prestavljen na zgodnejši čas za več kot eno uro, razen če čas za prijavo in čas za vkrcanje ostaneta nespremenjena ali če se potnik vkrca na prestavljen let;“;
- (d) dodajo se naslednje točke:
- „(m) „tretja država“ pomeni vsako državo ali del ozemlja države članice, za katerega se Pogodbi ne uporabljata;
 - (n) „zamuda pri odhodu“ pomeni časovno razliko med časom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, in dejanskim časom odhoda leta;

- (o) ‚zamuda pri prihodu‘ pomeni časovno razliko med časom prihoda, navedenim na potnikovi vozovnici, in dejanskim časom prihoda leta;
- (p) ‚potovalni razred‘ pomeni del potniške kabine v zrakoplovu, ki ga določajo različni sedeži, različna postavitve sedežev oziroma vsaka druga razlika v storitvah za potnike glede na druge dele kabine;
- (q) ‚pogodba o zračnem prevozu‘ pomeni pogodbo o prevozu, ki jo skleneta letalski prevoznik ali njegov pooblaščen zastopnik in potnik za zagotovitev enega ali več letov;
- (r) ‚izredne razmere‘ pomeni razmere, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati, kot so razmere na neizčrpnem seznamu izrednih razmer iz točke 1 Priloge, vendar ne vključuje razmer na neizčrpnem seznamu razmer iz točke 2 Priloge;
- (s) ‚let‘ pomeni zračni prevoz, ki ga izvede en sam zrakoplov med dvema letališčema, kot je določeno na vozovnici, po vnaprej določenem načrtu poti, voznem redu in z enotno identifikacijsko številko, ne glede na to ali ima vmesne postanke izključno za tehnične in operativne namene;

- (t) ‚povezovalni let‘ pomeni let, katerega namen je, kot del poti, potniku omogočiti odhod iz začetnega mesta odhoda in prihod v mesto prestopa za odhod z drugim letom, oziroma da potniku omogoči odhod iz mesta prestopa, da bi ta dosegel drugo mesto prestopa ali pa svoj končni namembni kraj;
- (u) ‚vmesni postanek‘ pomeni namerno prekinitev poti na podlagi enotne pogodbe o zračnem prevozu za obdobje, ki presega obdobje, potrebno za neposredni tranzit, ali, kadar se let zamenja, za obdobje, ki običajno traja do časa odhoda naslednjega povezovalnega leta in v izjemnih primerih vključuje prenočitev;
- (v) ‚pot‘ pomeni let ali povezovalne lete, s katerimi potnik v skladu z enotno pogodbo o zračnem prevozu potuje iz začetnega mesta odhoda v njegov končni namembni kraj, pri čemer so odhodni in povratni leti ločene poti;
- (w) ‚čas odhoda‘ pomeni čas, ko zrakoplov zapusti mesto odhoda, bodisi tako da je bilo potisnjeno bodisi na lastni pogon (čas začetka gibanja zrakoplova);
- (x) ‚čas prihoda‘ pomeni čas, ko zrakoplov prispe na mesto prihoda in se aktivirajo njegove parkirne zavore (čas konca gibanja zrakoplova);

- (y) ‚zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi‘ pomeni čas več kot 30 minut, ko zrakoplov ob odhodu stoji na tleh med zaprtjem vrat zrakoplova in vzletom ali ob prihodu več kot 30 minut stoji na tleh med pristankom zrakoplova in odprtjem vrat zrakoplova;
- (z) ‚noč‘ pomeni čas od polnoči do 06:00;
- (za) ‚otrok‘ pomeni osebo, ki je na datum odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o zračnem prevozu mlajša od 14 let;
- (zb) ‚dojenček‘ pomeni osebo, ki je na datum odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o zračnem prevozu mlajša od dveh let;
- (zc) ‚trajni nosilec podatkov‘ pomeni vsak instrument, ki potniku omogoča, da podatke shrani tako, da so mu dostopni za poznejšo uporabo, za obdobje, ustrezno glede na namen podatkov, in ki omogoča nespremenjeno reprodukcijo shranjenih podatkov;
- (zd) ‚dostopna oblika‘ pomeni obliko, ki invalidu ali osebi z omejeno mobilnostjo omogoča dostop do vseh ustreznih informacij, ter ki taki osebi zagotavlja tako enostaven in udoben dostop, kot bi ga imela oseba brez omejitev ali invalidnosti, ter ki izpolnjuje zahteve glede dostopnosti, opredeljene v skladu z veljavno zakonodajo, zlasti z Direktivo (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta*;

- (ze) ‚motnja‘ pomeni zavrnitev vkrcanja, odpoved, zamudo pri odhodu ali zamudo pri prihodu, ali zamudo zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi;
- (zf) ‚začetno mesto odhoda‘ pomeni mesto odhoda leta ali prvega povezovalnega leta poti.

* Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“;

(3) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

- (a) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi;
- (b) potnike, ki odhajajo z letališča v tretji državi na letališče na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, razen če so prejeli ugodnosti ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta letalski prevoznik Unije.

2. Odstavek 1 se uporablja pod pogojem, da:
 - (a) potniki imajo vozovnico za zadevni let; ali
 - (b) letalski prevoznik ali posrednik potnike premesti z leta, za katerega ti imajo vozovnico, na drug let, ne glede na razlog.
3. Ta uredba se ne uporablja za potnike, ki potujejo brezplačno ali po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo javnosti. Uporablja pa se za potnike, ki jim je letalski prevoznik ali posrednik izdal vozovnice v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa.
4. Brez poseganja v člen 8(2), točka (d), se ta uredba uporablja samo za potnike v zračnem prometu z motornimi zrakoplovi s fiksnimi krilnimi površinami.
5. Dejanski letalski prevoznik je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe, razen če ni določeno drugače.
6. Brez poseganja v člen 12 te uredbe se ta uredba uporablja tudi za potnike, ki potujejo v skladu s pogoji pogodbe o paketnem potovanju, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 3, Direktive (EU) 2015/2302, razen če se ta pogodba o paketnem potovanju odpove ali če na njeno izvedbo vplivajo razlogi, ki niso motnja tega leta.
7. Člen 7 te uredbe se ne uporablja, če do motnje pride na povezovalnem letu, ki ima odhod z letališča na Grenlandiji in prihod na letališče na Grenlandiji.

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

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

- (4) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Zavrnitev vkrcanja

1. Ta člen se uporablja za potnike, ki pridejo k izhodu za vkrcanje po tem ko so opravili spletno prijavo na let ali prijavo na let na letališču, kot to določi in ob uri, ki jo vnaprej in pisno (vključno z elektronskimi sredstvi) navede, dejanski letalski prevoznik ali posrednik, ali, če ni naveden čas vkrcanja, najpozneje 45 minut pred časom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici. Ta člen se uporablja tudi za potnike, ki ne pridejo k izhodu za vkrcanje, kadar so vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno.

2. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje zavrnitev vkrcanja na zrakoplov, nemudoma obvesti zadevne potnike. Dejanski letalski prevoznik hkrati zadevne potnike obvesti o njihovih posebnih pravicah na podlagi te uredbe v zadevnem primeru, zlasti glede pravice do povračila stroškov ali spremembe poti na podlagi člena 8 ter pravice do pomoči na podlagi člena 9.

Dejanski letalski prevoznik pozove prostovoljce pod pogoji, o katerih se dogovorita vsak prostovoljec in dejanski letalski prevoznik. Ta dogovor z vsakim prostovoljcem glede ugodnosti nadomesti prostovoljčevo pravico do odškodnine iz člena 7(1) le, če prostovoljec poda izrecno soglasje za to v podpisnem dokumentu ali katerem koli drugem digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov. Če takega soglasja ni, dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje v skladu s členom 7(1), brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje v sedmih koledarskih dneh po zavrnitvi vkrcanja, prostovoljcu izplača odškodnino.

3. Kadar število prostovoljcev, ki se javijo, ni zadostno, da bi omogočilo vkrcanje drugih potnikov z vozovnicami, lahko dejanski letalski prevoznik zavrne vkrcanje potnikov proti njihovi volji, razen potnikov iz člena 11.
4. Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje, zadevnim potnikom nemudoma sporoči informacije o obravnavi pritožb na podlagi členov 15a in 16a.

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

Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje, zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9. Z odstopanjem od člena 9(1), točka (a), se okrepi zagotovilo nemudoma.

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

5. Odstavka 3 in 4 se uporabljata tudi za povratne lete, kadar je potniku zavrnjeno vkrcanje z obrazložitvijo, da se ni vkrcal na odhodni let, za katerega velja ista pogodba o zračnem prevozu.
6. Če potnik ali posrednik zahteva popravek napake v zapisu priimka ali imen(a) enega ali več potnikov ali v primeru upravne spremembe teh imen, jih letalski prevoznik vsaj enkrat do 48 ur pred odhodom popravi ali spremeni brez doplačil za potnika oziroma posrednika.“;

(5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Odpoved

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

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

2. Dejanski letalski prevoznik odpovedanega leta zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja na jasn način ponudi izbiro med povračilom stroškov in spremembo poti v skladu s členom 8.
3. Dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9.

4. Potniki imajo pravico, da od dejanskega letalskega prevoznika odpovedanega leta prejmejo odškodnino v skladu s členom 7(1) in (3), kadar izberejo povračilo stroškov v skladu s členom 8(1), točka (a), ali spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (c), ali kadar prispejo v končni namembni kraj z zamudo pri prihodu, ki presega pragove iz člena 7(2), potem ko izberejo spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (b). V ta namen letalski prevoznik potniku sistematično zagotovi vnaprej izpolnjen obrazec v dostopni obliki in na trajnem nosilcu podatkov. Letalski prevoznik predloži odgovor v roku, določenem v členu 7(5).
5. Dejanski letalski prevoznik ni zavezan plačati odškodnino v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere in da se odpovedi ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi sprejel vse razumne ukrepe. Na take izredne razmere se je mogoče sklicevati le, če vplivajo na zadevni let ali na vsajenega od predhodnih treh zaporednih letov v rotaciji, ki naj bi jo opravil isti zrakoplov, in če obstaja neposredna vzročna zveza med obstojem teh razmer in odpovedjo leta. Dokazno breme glede obstoja te neposredne vzročne zveze nosi dejanski letalski prevoznik.

6. Pravica do pomoči iz odstavka 3 in odškodnine iz odstavka 4 se ne uporablja, če so bili potniki o odpovedi obveščeni vsaj 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici. Dokazno breme glede tega, ali in kdaj je bil potnik obveščen o odpovedi leta, nosi dejanski letalski prevoznik.“;

(6) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Zamuda

1. Kadar dejanski letalski prevoznik pričakuje, da bo imel let zamudo, o tem nemudoma obvesti zadevne potnike, kadar je to mogoče, vendar najpozneje do časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici. Potnikom se posredujejo čim bolj redno posodobljene informacije v realnem času. Dejanski letalski prevoznik hkrati zadevne potnike obvesti o njihovih posebnih pravicah na podlagi te uredbe v zadevnem primeru, zlasti glede pomoči na podlagi člena 9, o informacijah o postopku za vložitev zahtevka za odškodnino, opredeljenem v členu 7, in o obravnavi pritožb na podlagi členov 15a in 16a.

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

2. Dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9.
3. Ko zamuda doseže pragove iz člena 7(2), izračunane od časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici, dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja ponudi izbiro med povračilom stroškov in spremembo poti v skladu s členom 8.
4. Potniki imajo pravico, da na zahtevo od dejanskega letalskega prevoznika, ki izvaja let, ki je imel zamudo, prejmejo odškodnino v skladu s členom 7(1) in (3), kadar v končni namembni kraj prispejo z zamudo pri prihodu, ki presega pragove iz člena 7(2).

Potniki imajo pravico, da na zahtevo od dejanskega letalskega prevoznika, ki izvaja let, ki je imel zamudo, prejmejo odškodnino v skladu s členom 7(1) in (3), kadar izberejo povračilo stroškov v skladu s členom 8(1), točka (a), ali spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (c), ali kadar prispejo v končni namembni kraj z zamudo pri prihodu, ki presega pragove iz člena 7(2), potem ko izberejo spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (b).“;

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

Pravica do pomoči na podlagi odstavka 2 in odškodnine na podlagi odstavka 4 se ne uporablja, če je bil potnik o taki spremembi obveščen vsaj 14 koledarskih dni pred časom odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici. Dokazno breme glede tega, ali in kdaj je bil potnik obveščen o spremembi časa, nosi dejanski letalski prevoznik.

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

(7) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 6a

Zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi

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

2. Če pride do zamude zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi, dejanski letalski prevoznik ob upoštevanju varnostnih in varovalnih omejitev poskrbi za ustrezno ogrevanje ali hlajenje potniške kabine, brezplačen dostop do toaletnih prostorov na krovu in da so potniki iz člena 11 deležni potrebne pozornosti. Dejanski letalski prevoznik poskrbi za to, da je na krovu brezplačno na voljo pitna voda, razen če bi to podaljšalo zamudo zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi ali če to ne bi bilo v skladu z zahtevami glede varnosti ali varovanja v letalstvu.
3. Če zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi na letališču, ki je na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, doseže mejo treh ur, se zrakoplov premakne k izhodu ali na drugo točko, primerno za izkrcavanje, kjer se potnikom dovoli, da se izkrcajo. Zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi se lahko prek te meje podaljša le, če zrakoplov ne more zapustiti svoje pozicije na vzletni stezi iz razlogov, povezanih z varnostjo, priseljevanjem, kontrolo zračnega prometa ali varovanjem.
4. Za potnike, ki se izkrcajo v skladu z odstavkom 3, veljajo pravice iz člena 6 in, kadar je ustrezno, člena 11, pri čemer se upoštevata zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi in čas odhoda, ki je naveden na potnikovi vozovnici.

Člen 6b

Zamujeni povezovalni let med potmi, opravljenimi v okviru enotne pogodbe o zračnem prevozu

1. Kadar potnik med potjo zaradi motnje na predhodnem letu zamudi povezovalni let, je dejanski letalski prevoznik predhodnega leta potniku dolžan zagotoviti spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (b), in pomoč v skladu s členom 9.

2. Kadar dejanski letalski prevoznik potniku ne more zagotoviti spremembe poti v času iz člena 7(2), točki (a) in (b), izračunanemu od časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici za zamujeni povezovalni let, mu brez nepotrebnega odlašanja na jasen način ponudi izbiro med povračilom stroškov in spremembo poti v skladu s členom 8.
3. Potniki imajo tudi pravico, da v skladu s členom 7(1) in (3) od letalskega prevoznika, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, na zahtevo prejmejo odškodnino, če v končni namembni kraj prispejo z zamudo pri prihodu, ki presega pragove iz člena 7(2).

Potniki imajo pravico, da od letalskega prevoznika, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, na zahtevo prejmejo odškodnino v skladu s členom 7(1) in (3), kadar izberejo povračilo stroškov v skladu s členom 8(1), točka (a), ali spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (c), ali kadar prispejo v končni namembni kraj z zamudo pri prihodu, ki presega pragove iz člena 7(2), potem ko izberejo spremembo poti v skladu s členom 8(1), točka (b).

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

(8) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Pravica do odškodnine

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

(a) 300 EUR za vse poti znotraj Unije in za poti do 3500 kilometrov;

(b) 500 EUR za poti, daljše od 3500 kilometrov.

Z odstopanjem od točke (a) se za poti med najbolj oddaljenimi regijami in drugim ozemljem države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, zneski odškodnin določijo na podlagi dejanske razdalje poti.

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

(a) štiri ure za vse poti znotraj Unije in za poti do 3500 kilometrov;

(b) šest ur za poti, daljše od 3500 kilometrov.

3. Osnova za izračun pri določanju razdalj v tej uredbi je razdalja med začetnim mestom odhoda in končnim namembnim krajem. V primeru povezovalnega leta se upoštevata le začetno mesto odhoda in letališče končnega namembnega kraja. Navedene razdalje se merijo po metodi najkrajše proge (letenja) med dvema točkama na Zemlji.;
4. Kadar se potniki odločijo za nadaljevanje poti na podlagi člena 8(1), točka (b), in med potjo po spremenjeni poti ponovno doživijo motnjo, imajo za pot v končni namembni kraj pravico do odškodnine le enkrat.
5. Potnik predloži zahteve za odškodnino na podlagi tega člena v šestih mesecih od dejanskega datuma odhoda, navedenega na vozovnici potnika. Dejanski letalski prevoznik v 14 koledarskih dneh po vložitvi zahtevka bodisi plača odškodnino bodisi potniku zagotovi obrazložitev neplačila odškodnine v skladu s členom 5(5) ali v skladu s členom 6(6), po potrebi vključno z jasno in utemeljeno razlago o izrednih razmerah. Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

Kadar dejanski letalski prevoznik ne plača zahtevane odškodnine, lahko potnik vloži pritožbo v skladu s členom 16a.
6. Odškodnina se izplača v gotovini ali na drugačen način, če se potnik s tem strinja v podpisanem dokumentu ali katerem koli digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov.“;

(9) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti

1. V primeru motnje se potnikom brezplačno ponudi, da pod pogoji iz členov 4, 5, 6 ali 6b in tega člena izberejo med naslednjimi možnostmi:
 - (a) samodejno povračilo celotnega stroška vozovnic v 14 koledarskih dneh od datuma odhoda leta, na katerem je prišlo do motnje, navedenega na potnikovi vozovnici, v gotovini ali na drugačen način, če se potnik s tem strinja v podpisnem dokumentu ali katerem koli drugim digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov, in sicer za tisti del ali dele poti, ki niso bili opravljeni, in za tisti del ali dele poti, ki so že bili opravljeni, če let ne služi več nobenemu namenu glede na prvotno predvideni potovalni načrt potnika, skupaj s povratnim letom na začetno mesto odhoda, kadar je to ustrezno, ob prvi priložnosti po času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici, ali – v dogovoru s potnikom – prej;
 - (b) nadaljevanje potnikove poti po spremenjeni poti do končnega namembnega kraja ob prvi priložnosti po času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici, ali – v dogovoru s potnikom – prej ali

- (c) sprememba poti do končnega namembnega kraja na poznejši datum, ki ustreza potniku, odvisno od razpoložljivosti sedežev.

Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov v skladu s členom 10a, se lahko rok iz točke (a) tega odstavka podaljša do 30 koledarskih dni.

- 2. Da bi potnik prispel v namembni kraj, kot je določeno v odstavku 1, ob prvi priložnosti, dejanski letalski prevoznik glede na razpoložljivost in pod primerljivimi pogoji prevoza, kot so določeni v pogodbi o zračnem prevozu, ponudi vsaj eno od naslednjih nadomestnih možnosti, o katerih lahko potnik razmisli in da soglasje v podpisnem dokumentu ali katerem koli drugem digitalnem sredstvu na trajnem nosilcu podatkov:
 - (a) let ali povezovalni leti na isti progi, kot je določena v pogodbi o zračnem m prevozu;
 - (b) druga pot, vključno z letom na letališča, ki niso letališče iz pogodbe o zračnem prevozu, ali z njih, do letališča iz pogodbe o zračnem prevozu, pri čemer dejanski letalski prevoznik potniku krije stroške prevoza z letališča iz pogodbe o zračnem prevozu na letališče, ki ni v pogodbi o zračnem prevozu, ali z letališča, ki ni v pogodbi o zračnem prevozu, na letališče iz pogodbe o zračnem prevozu;
 - (c) uporaba storitev, ki jih opravlja drug letalski prevoznik, ali
 - (d) uporaba drugega načina prevoza, kadar je to primerno za razdaljo potovanja.

3. Kadar potnik obvesti dejanskega letalskega prevoznika, da se je odločil nadaljevati pot v skladu z odstavkom 1, točka (b), in odstavkom 4, in če dejanski letalski prevoznik v treh urah ne ponudi spremembe poti, lahko potnik sam poskrbi za spremembo poti v skladu z odstavkom 2.

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

Potniki pri urejanju spremembe poti stroške omejijo na potrebne, razumne in ustrezne. Dejanski letalski prevoznik v 14 koledarskih dneh po vložitvi zahtevka povrne stroške, ki ne presegajo 400 % celotnega stroška, ki ga je imel potnik z nakupom vozovnice ali vozovnic. Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

4. Potnik lahko izbere med povračilom stroškov v skladu z odstavkom 1, točka (a), ali spremembo poti na poznejši datum v skladu z odstavkom 1, točka (c), vse dokler ne sprejme spremembe poti ob prvi priložnosti, ki jo ponudi dejanski letalski prevoznik v skladu z odstavkom 1, točka (b), ali dokler se ne odloči, da bo sam poskrbel za spremembo poti v skladu z odstavkom 3.

Potnik obvesti dejanskega letalskega prevoznika o svoji izbiri.“;

(10) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Pravica do pomoči

1. Potnikom se v primeru motnje in pod pogoji iz členov 4, 5, 6, 6a, 6b in tega člena ter kadar je čakalna doba za njihov let ali nadomestni prevoz podaljšana za najmanj dve uri, brezplačno ponudi naslednje:
 - (a) okrepčila vsaki dve uri čakalne dobe;
 - (b) obrok po treh urah in nato vsakih pet ur čakalne dobe z največ tremi obroki na dan;
 - (c) besedilna sporočila, dostop do interneta in dva telefonska klica,.

Dejanski letalski prevoznik lahko omeji ali zavrne pomoč, zagotovljeno na podlagi prvega pododstavka, če bi zagotavljanje te pomoči povzročilo dodatno zamudo pri odhodu leta, ki ima zamudo, ali pri spremembi poti, vključno z odhodom nadomestnega prevoza.
2. Poleg tega se potnikom, kadar morajo med čakanjem na let ali nadomestni prevoz enkrat ali večkrat prenočiti, brezplačno ponudi naslednje:
 - (a) hotelska nastanitev,
 - (b) prevoz od letališča do hotelske nastanitve in nazaj.

3. Dejanski letalski prevoznik lahko za izpolnjevanje svojih obveznosti iz odstavka 1, točki (a) in (b), in odstavka 2 uporabi vavčerje. Vavčerji, zagotovljeni v skladu z odstavkom 1, se lahko uporabijo v vseh trgovinah s hrano in okrepčili na letališču, na katerem so zadevni potniki obtičali, na krovu njihovega leta in po potrebi na kraju nastanitve na podlagi odstavka 2, točka (a).
4. Kadar dejanski letalski prevoznik ne izpolni svojih obveznosti iz odstavkov 1, 2 in 3, se lahko zadevni potniki organizirajo sami. Letalski prevoznik, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, potnikom povrne nastale stroške v 14 koledarskih dneh od vložitve zahtevka za povračilo stroškov, pri čemer nastale stroške omejijo na obseg, ki je glede na dolžino čakanja ter stroške okrepčil in obrokov na letališču ali v kraju nastanitve, na katerem so obtičali, potreben, razumen in sorazmeren. Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, se lahko ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.
5. Na vseh letališčih Unije upravljavci letališča poskrbijo, da so pitna voda in polnilne postaje za elektronske naprave lahko brezplačno na voljo, ne glede na čas dneva, let ali terminal.
6. Če do motnje pride zaradi izrednih razmer in se ji ne bi bilo mogoče izogniti, četudi bi letalski prevoznik sprejel vse razumne ukrepe, lahko letalski prevoznik trajanje namestitve, ki jo zagotavlja v skladu z odstavkom 2, točka (a), omeji na največ tri noči.

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

(11) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Premestitev v višji oziroma nižji potovalni razred

1. Če dejanski letalski prevoznik namesti potnika v potovalni razred, ki je višji od tistega, za katerega je bila kupljena vozovnica, za to ne zahteva doplačila.
2. Če dejanski letalski prevoznik namesti potnika v potovalni razred, ki je nižji od tistega, za katerega je bila kupljena vozovnica, mu v 14 koledarskih dneh po premestitvi brez vložitve zahtevka na enega od načinov iz člena 7(6) zagotovi odškodnino, ki je najmanj enaka:
 - (a) 40 % cene leta za lete, ki niso daljši od 3500 kilometrov, ali
 - (b) 75 % cene leta za lete, ki so daljši od 3500 kilometrov.
3. Kadar cena leta ni navedena na vozovnici, se odškodnina iz odstavka 2 izračuna na podlagi ustreznega razmerja med razdaljo leta in skupno razdaljo po pogodbi o zračnem prevozu, izračunano v skladu s členom 7(3).

4. V ceno leta iz tega člena niso všteti davki in dajatve, navedeni na vozovnici, v kolikor niti obveznost plačila teh davkov in dajatev niti njihov znesek nista odvisna od potovalnega razreda, za katerega je bila vozovnica kupljena.
5. Ta člen se ne uporablja za ugodnosti, ki so vključene v višji tarifi v okviru istega potovalnega razreda, kot so na primer posebni sedeži ali priprava in dostava hrane.“;

(12) vstavi se naslednji člen:

„Člen 10a

Načrti izrednih ukrepov na letališčih

1. Na letališču Unije, ki ima letni promet potnikov večji od pet milijonov potnikov, upravljavec letališča z ustreznim načrtom izrednih ukrepov poskrbi za usklajenost operacij upravljavca letališča in izvajalcev bistvenih letaliških storitev, zlasti letalskih prevoznikov in izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, če bi prišlo do več hkratnih odpovedi, več zamud letov, ali obojega, zaradi katerih bi številni potniki obtičali na letališču. Načrt izrednih ukrepov se izdelava z namenom, da se zagotovi, da so potniki, ki obtičijo na letališču, ustrezno obveščeni, in vsebuje rešitve za čim krajše čakanje in kar najmanj neprijetnosti.
2. V načrtih izrednih ukrepov na letališčih so upoštevane posebne in individualne potrebe potnikov iz člena 11.

3. Načrt izrednih ukrepov se izdelava zlasti ob sodelovanju odbora uporabnikov letališč iz Direktive Sveta 96/67/ES*, izvajalcev storitev zemeljske oskrbe ter drugih izvajalcev bistvenih letaliških storitev. Vsebuje tudi kontaktne podatke osebe oziroma oseb, ki jih letalski prevoznik, ki sodeluje v odboru uporabnikov letališč, določi, da ga zastopajo na licu mesta, če bi prišlo do več hkratnih odpovedi, več zamud letov, ali obojega. Letalski prevoznik poskrbi, da imajo vse osebe, ki jih določi, v primeru motnje potrebna sredstva za pomoč potnikom v skladu z obveznostmi, ki izhajajo iz te uredbe.
4. Upravljavec letališča načrt izrednih ukrepov predloži odboru uporabnikov letališč iz Direktive 96/67/ES, na zahtevo pa tudi nacionalnemu izvršilnemu organu, pooblaščenemu za izvrševanje te uredbe na podlagi člena 16(1) te uredbe.
5. Država članica lahko odloči, da mora letališče, ki ni zajeto v odstavku 1 in je na njenem ozemlju, izpolnjevati obveznosti iz odstavkov 1 do 4.
6. Na letališčih Unije, ki imajo letni promet potnikov pod pragom iz odstavka 1 ali ki jih odločitev države članice na podlagi odstavka 5 ne zajema, si upravljavci letališča v primerih več hkratnih odpovedi, več zamud letov, ali obojega, zaradi katerih veliko število potnikov obtiči na letališču, po najboljših močeh prizadevajo za usklajevanje uporabnikov letališča in za dogovor z njimi o obveščanju potnikov, ki v takem primerih obtičijo na letališču.

* Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).“;

(13) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Potniki s posebnimi potrebami

1. Vse informacije, ki so potnikom zagotovljene na podlagi te uredbe, se zagotovijo v dostopni obliki.
2. Ta člen se uporablja za invalide, osebe z omejeno mobilnostjo, dojenčke, otroke brez spremstva in nosečnice, če je bil dejanski letalski prevoznik o njihovih posebnih potrebah glede pomoči obveščen najpozneje ob objavi motnje. Uporablja se tudi za osebe, ki potrebujejo posebno zdravstveno pomoč, če je bil dejanski letalski prevoznik o njihovih potrebah glede posebne zdravstvene pomoči obveščen najpozneje ob prijavi na let. Dejanski letalski prevozniki lahko zahtevajo dokazila o takih potrebah.

Šteje se, da takšno obvestilo zajema vse poti na podlagi pogodbe o zračnem prevozu.
3. Vsaki osebi, ki spremlja osebe iz odstavka 2 ali otroka, se najpozneje ob prijavi na let in glede na razpoložljivost sedežev brezplačno ponudi možnost sedenja na sosednjih sedežih.

4. Pri vkrcanju dajo dejanski letalski prevozniki prednost osebam iz odstavka 2 in vsem osebam ali priznanim psom pomočnikom, ki jih spremljajo.
5. Pri spremembi poti in zagotavljanju pomoči v skladu s členoma 8 in 9 je dejanski letalski prevoznik še posebej pozoren na potrebe oseb iz odstavka 2. Letalski prevozniki to spremembo poti in pomoč navedenim osebam, med drugim tudi vsem osebam ali priznanim psom pomočnikom, ki jih spremljajo, zagotovijo čim prej.
6. Člen 9(6) se ne uporablja za potnike iz odstavka 2 ali za osebe ali priznane pse pomočnike, ki jih spremljajo.“;

(14) člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

Druge pravice

1. Ta uredba ne vpliva na pravice potnikov, podeljene na podlagi drugih pravnih aktov, vključno z Direktivo (EU) 2015/2302, razen če je v tem členu določeno drugače.

Odškodnina, dodeljena na podlagi člena 7 ali člena 10(2) te uredbe, se odšteje od odškodnine ali znižanja cene, odobreno na podlagi drugih pravnih aktov, kot je Direktiva (EU) 2015/2302, če pravice, pri uveljavljanju katerih je bila dodeljena odškodnina ali znižanje cene, varujejo iste interese ali imajo isti cilj. Podobno se odškodnina ali znižanje cene, odobreno na podlagi drugih pravnih aktov, kot je Direktiva (EU) 2015/2302, odšteje od odškodnine, odobrene na podlagi člena 7 ali člena 10(2) te uredbe, če pravice, za katere je odobrena odškodnina ali znižanje cene, ščitijo isti interes ali imajo isti cilj.

Ne glede na pravico organizatorja paketnega potovanja do pravnih sredstev ali nadomestila v skladu s členom 22 Direktive (EU) 2015/2302 ter brez poseganja v člen 13 te uredbe in z odstopanjem od člena 8(1), točka (a), potniki v primeru leta v sklopu pogodbe o paketnem potovanju iz člena 3, točka (3), Direktive (EU) 2015/2302, nimajo pravice do povračila stroškov na podlagi te uredbe, kolikor zadevna pravica izhaja iz Direktive (EU) 2015/2302.

2. Brez poseganja v ustrezna načela in pravila nacionalnega prava, vključno sodne prakse, se odstavek 1 ne uporablja za prostovoljce pod pogoji iz člena 4(2).
3. Kadar je bila potniku odškodnina ali povračilo stroškov že izplačano na podlagi zakonodaje tretje države, se znesek take odškodnine ali povračila stroškov odšteje od zneska odškodnine ali povračila stroškov, odobrenega na podlagi te uredbe.“;

(15) člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 13

Pravica do nadomestila

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

(16) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Obveznost obveščanja potnikov

1. Dejanski letalski prevoznik na svojem spletnem mestu in v mobilni aplikaciji objavi informativno obvestilo, v katerem so navedene pravice iz te uredbe, vključno s postopkom obravnave pritožb.
2. Letalski prevozniki in posredniki pri ponujanju vozovnic za let ali povezovalne lete potnika pred nakupom obvestijo o naslednjem:
 - (a) vrsti ponujene vozovnice ali vozovnic, predvsem o tem, ali zanje velja enotna pogodba o zračnem prevozu ali kombinacija ločenih pogodb o zračnem prevozu;
 - (b) pravicah in obveznostih potnika, dejanskega letalskega prevoznika in posrednika na podlagi te uredbe, kot so priložene pogodbi o zračnem prevozu, vključno z informacijami o postopku povračila stroškov,
 - (c) roku, v katerem lahko potnik brez doplačila zahteva spremembo imena, kot je določeno v členu 4(6), in postopku, po katerem lahko to stori; ter
 - (d) drugih pogojev pogodbe o zračnem prevozu.

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

3. Posrednik ali letalski prevoznik, ki prodaja vozovnice, za katere velja kombinacija pogodb o zračnem prevozu, potnika pred nakupom obvesti, da za vozovnice veljajo ločene pogodbe o zračnem prevozu ter da pravice iz členov 7, 8 in 9 glede odškodnine, povračila stroškov, spremembe poti ali pomoči v primeru zamujenega naslednjega leta, ne veljajo na podlagi ločene pogodbe o zračnem prevozu. Te informacije se na jasn način zagotovijo ob prodaji vozovnic.

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

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

(17) vstavi se naslednji člen:

„Člen 15a

Pritožba pri letalskem prevozniku ali posredniku

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

2. Kadar potniki vložijo pritožbo z uporabo mehanizma iz odstavka 1, se taka pritožba vloži v šestih mesecih po zadevni motnji. Letalski prevoznik ali posrednik, na katerega je naslovljena pritožba, v 30 koledarskih dneh po njeni vložitvi predloži utemeljen odgovor ali, v ustrezno utemeljenih izjemnih primerih, potnika obvesti, da bo končni odgovor prejel v manj kot dveh mesecih od datuma vložitve pritožbe. Če spora ni bilo mogoče rešiti, odgovor vsebuje tudi ustrezne kontaktne podatke organa ali organov, imenovanih na podlagi člena 16, ali organa ali organov, odgovornih za izvensodno reševanje sporov, iz člena 16a, vključno s poštnim naslovom, spletnim mestom in naslovom elektronske pošte takega organa ali organov.
3. Vložitev pritožb s strani potnikov z uporabo mehanizma iz odstavka 1 ne posega v njihovo pravico, da predložijo spore v izvensodno reševanje v skladu s členom 16a ali da uveljavljajo pravna sredstva v sodnih postopkih, ob upoštevanju zastaralnih rokov v skladu z nacionalnim pravom.“;

(18) člen 16 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 16

Izvrševanje

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

2. Nacionalni izvršilni organ skrbno spremlja izpolnjevanje zahtev iz te uredbe in sprejema ukrepe, potrebne za zagotavljanje spoštovanja pravic potnikov.
3. Potniki lahko prijavijo domnevne kršitve te uredbe nacionalnemu izvršilnemu organu. Nacionalni izvršilni organ lahko izvede preiskavo prijavljenih domnevnih kršitev in se na podlagi informacij iz teh prijav odloči za izvršilne ukrepe.
4. Sankcije, ki jih države članice določijo za kršitve te uredbe, morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Predvsem morajo biti zadostne, da prevoznike in posrednike finančno spodbudijo k doslednemu ravnanju v skladu s to uredbo.
5. Nacionalni izvršilni organi do ... [6 let od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] in nato vsakih pet let na svojih spletnih mestih objavijo poročilo o svojih dejavnostih, izvršilnem ukrepanju in njegovih rezultatih, tudi o uporabljenih sankcijah. Ta poročila se predložijo tudi Komisiji.
6. Za zadeve iz te uredbe dejanski letalski prevozniki in posredniki nacionalnim izvršilnim organom posredujejo kontaktne podatke osebe oziroma oseb ali organa, določenega, da v državi članici, v kateri opravljajo svoje dejavnosti, trajno deluje v njihovem imenu in prejema dokumente od nacionalnega izvršilnega organa ali organov. Nacionalni izvršilni organi si lahko izmenjujejo te informacije za namene izvrševanja te uredbe.“;

- (19) vstavi se naslednji člen:

„Člen 16a

Izvensodno reševanje sporov

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

- (20) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Pregled in poročanje

1. Komisija do ... [5 let od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] in nato vsaka tri leta poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o seznamu izrednih razmer iz Priloge glede na dogodke, ki so se zgodili v dveh letih pred vsakim poročilom ter so vplivali na pravočasno in učinkovito opravljanje letov.

Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.

2. Komisija do ... [5 let od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] in nato vsakih pet let poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju, izvrševanju in rezultatih te uredbe. Komisija v to poročilo vključi informacije o izboljšanjem varstvu letalskih potnikov na letih iz tretjih držav, ki jih opravljajo letalski prevozniki tretjih držav.

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

Komisija v poročilu, ki se na podlagi prvega pododstavka predloži do ... [5 let od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi], oceni tudi:

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

- (b) ali je treba prilagoditi pragove iz člena 7(2), in sicer na podlagi statistike v zvezi z razvojem zamud in odpovedi v petih letih pred oceno Komisije in vsako leto od ... [2 leti od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi];
- (c) izvedljivost nadaljnje avtomatizacije zahtevkov za odškodnino ali plačil odškodnine za zamude.

Poročilu se po potrebi priložijo zakonodajni predlogi.“;

- (21) besedilo iz Priloge I k tej uredbi se doda kot Priloga k Uredbi (ES) št. 261/2004.

Člen 2

Uredba (ES) št. 2027/97 se spremeni:

- (1) v členu 2 se odstavek 1 spremeni:

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

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

* Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).“;

(b) doda se naslednje točke:

„(h) ‚oprema za gibanje‘ pomeni katero koli opremo, katere namen je pomagati invalidom ali osebam z omejeno mobilnostjo v smislu člena 2, točka (a), Uredbe (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta, pri njihovi mobilnosti;

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

(j) ‚dostopna oblika‘ pomeni obliko, ki invalidu ali osebi z omejeno mobilnostjo daje dostop do vseh ustreznih informacij, ter ki taki osebi zagotavlja tako enostaven in udoben dostop, kot bi ga imela oseba brez omejitev ali invalidnosti, ter ki izpolnjuje zahteve glede dostopnosti, opredeljene v skladu z veljavno zakonodajo, zlasti Direktivo (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta**;

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

- (l) „osebni predmet“ pomeni kos neregistrirane prtljage, ki predstavlja nujni vidik prevoza potnikov in ustreza zahtevam glede varnosti in varovanja ter katerega velikost je bodisi največ 40 x 30 x 15 cm bodisi taka, da ga je mogoče shraniti pod sedež pred sedežem, na katerem sedi potnik;
- (m) „ročna prtljaga“ pomeni kos neregistrirane prtljage, ki ni osebni predmet in ki ustreza zahtevam glede varnosti in varovanja.

-
- * Uredba (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (UL L 204, 26.7.2006, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).
 - ** Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“;

- (2) v členu 3 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„Odgovornost letalskega prevoznika Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na tako odgovornost. Sem spada tudi odgovornost letalskega prevoznika Unije za zamudo pri prevozu potnikov ali prtljage.“;

- (3) v členu 3 se odstavek 2 črta;

- (4) člen 3a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3a

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

- (5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

1. Letalski prevoznik Unije v primeru smrti ali poškodbe potnikov brez odlašanja, v vsakem primeru pa najpozneje 15 dni po ugotovitvi identitete fizične osebe, upravičene do odškodnine, izplača predplačilo, ki je potrebno za kritje takojšnjih materialnih potreb v sorazmerju z nastalo škodo.
2. Brez poseganja v odstavek 1 predplačilo v primeru smrti potnikov na potnika ne sme biti manjše od 16 % najnižjega zneska odgovornosti, kot je določen na podlagi člena 21(1) Montrealske konvencije in kot ga določi Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije.

3. Predplačilo ne pomeni priznanja odgovornosti in se lahko upošteva pri poznejših zneskih, izplačanih na podlagi odgovornosti letalskega prevoznika Unije, vendar ni vračljivo, razen v primerih iz člena 20 Montrealske konvencije ali če oseba, ki je predplačilo prejela, ni oseba, ki je upravičena do odškodnine.“;

(6) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1 Vsi letalski prevozniki pri prodaji storitve letalskega prevoza v Uniji poskrbijo, da je povzetek glavnih določb, ki urejajo odgovornost v zvezi s potniki in njihovo prtljago, vključno z roki za vložitev odškodninskega zahtevka in možnostjo vložitve posebne izjave o prtljagi, na voljo potnikom na vseh prodajnih mestih, tudi pri prodaji prek telefona ali interneta. Za izpolnitev te zahteve glede informacij letalski prevozniki Unije uporabijo obvestilo iz Priloge. Takšnega povzetka ali obvestila ni dovoljeno uporabiti kot podlago za odškodninski zahtevek ali za razlago določb te uredbe ali Montrealske konvencije.

(b) v odstavku 2 se doda naslednja alineja:

„– pravici, da lahko brezplačno poda posebno izjavo o interesu glede vrednosti svoje opreme za gibanje, kadar je potnik invalid ali oseba z omejeno mobilnostjo.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Kadar celoten prevoz opravijo letalski prevozniki Unije, so omejitve, navedene v skladu z zahtevami glede informacij iz odstavkov 1 in 2, omejitve, določene s to uredbo, razen če letalski prevoznik Unije prostovoljno določi višje omejitve. Kadar celoten prevoz opravijo letalski prevozniki tretjih držav, se odstavka 1 in 2 uporabljata le za prevoz v Unijo, iz Unije ali znotraj Unije.

(d) dodajo se naslednji odstavki:

- „4. Vsi letalski prevozniki v svojih mobilnih aplikacijah in na spletnih mestih zagotovijo obrazec, s katerim lahko potnik takoj vloži pritožbo na spletu ali v tiskani obliki zaradi poškodovanja, zamude ali izgube prtljage. Letalski prevoznik kot datum vložitve tega obrazca šteje datum vložitve pritožbe na podlagi člena 31(2) in (3) Montrealske konvencije, čeprav pozneje morda zahteva dodatne informacije. Ta odstavek ne vpliva na pravico potnika do vložitve pritožbe na drug način v rokih iz Montrealske konvencije.
5. Vse informacije, ki se zagotovijo na podlagi tega člena, in pritožbeni obrazci so na voljo v dostopni obliki, da pa se jih na razpolago tudi osebam, ki ne uporabljajo digitalnih orodij.
6. Vse obveznosti obveščanja na podlagi tega člena veljajo tudi za posrednike, kadar prodajajo storitve letalskega prevoza v Unijo ali iz ali znotraj Unije.“;

(7) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 6a

1. Letalski prevoznik Unije pri prevozu registrirane opreme za gibanje ali priznanih psov pomočnikov poskrbi, da je vsakemu invalidu ali osebi z omejeno mobilnostjo ponujena možnost, da ob rezervaciji, hkrati s prijavo na podlagi člena 6 Uredbe (ES) št. 1107/2006 in najpozneje ob izročitvi opreme letalskemu prevozniku oziroma, v primeru priznanega psa pomočnika, ob vkrcanju, v dostopni obliki poda posebno izjavo o interesu za dostavo v namembni kraj na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije. Letalski prevoznik Unije v tem primeru zadevnim potnikom ne zaračuna dodatne pristojbine. V primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude opreme ali v primeru smrti ali poškodbe priznanega psa pomočnika lahko letalski prevoznik Unije zahteva, da invalid ali oseba z omejeno mobilnostjo podkrepi znesek iz posebne izjave o interesu z dokazilom o stroških nadomestitve, vključno z začasno nadomestitvijo, opreme za gibanje ali priznanega psa pomočnika.

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

3. V primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude pri prevozu registrirane opreme za gibanje ali smrti ali poškodbe priznanega psa pomočnika je letalski prevoznik Unije odgovoren za plačilo zneska, ki ne presega zneska, ki ga je navedel potnik, razen če dokaže, da je zahtevani znesek višji od dejanskega interesa, ki ga ima za osebo dostava v namembni kraj.
4. Kadar se uporablja odstavek 2 in brez poseganja v člena 7 in 8 ter Prilogo I, četrti pododstavek, Uredbe (ES) št. 1107/2006, letalski prevoznik hitro naredi vse, kar je razumno mogoče, da bi zagotovil takoj potrebne začasne nadomestitve za registrirano opremo za gibanje in začasne rešitve za nadomestitev priznanih psov pomočnikov. Invalid ali oseba z omejeno mobilnostjo sme to začasno nadomestitev brezplačno obdržati, dokler ni izplačana odškodnina iz odstavka 2 ali dokler letalski prevoznik Unije pravnim ali fizičnim osebam ne povrne stroškov za potrebno začasno nadomestitev opreme za gibanje ali priznanega psa pomočnikov.
5. Ravnanje, skladno z odstavkom 3, ne pomeni priznanja odgovornosti letalskega prevoznika Unije.

Člen 6b

1. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1008/2008 vsi letalski prevozniki in posredniki pri prodaji storitev letalskega prevoza v, iz ali znotraj Unije ob rezervaciji ter v svojih mobilnih aplikacijah in na spletnih mestih v dostopni obliki jasno navedejo, v primeru letalskih prevoznikov pa na zahtevo dajo na voljo tudi na letališču (tudi na samopostrežnih avtomatih za prijavo potnikov), podatke o:
 - maksimalnih dovoljenih merah in teži prtljage, ki odražajo cenovni potovalni razred, ki jo potniki smejo nesti v kabino in oddati v prtljažni prostor zrakoplova, za vsak let, zajet v potnikovi rezervaciji;
 - vseh omejitvah glede števila kosov, ki bi se uporabljale v okviru določene maksimalne dovoljene prtljage;
 - pogojih, pod katerimi se v potniški kabini ali v prtljažnem prostoru zrakoplova prevažajo občutljivi ali dragoceni predmeti, kot so glasbila, športna oprema, otroški vozički in sedeži za dojenčke;
 - brez poseganja v odstavek 2, morebitnih dodatnih stroškov za prevoz registrirane in neregistrirane prtljage, vključno z glasbili iz člena 6c;
 - posebnih razlogih, ki bi lahko preprečili prevoz neregistrirane prtljage v kabini na podlagi odstavka 3.

2. Letalski prevozniki brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1107/2006 potnikom dovolijo, da v kabino brez doplačila nesejo osebni predmet.
3. Kadar prevoz osebnega predmeta iz odstavka 2 ali ročne prtljage iz posebnih razlogov, kot so varnostni razlogi, razlogi zmogljivosti ali sprememba vrste zrakoplova po opravljeni rezervaciji, v kabini ni mogoč, lahko letalski prevoznik to neregistrirano prtljago prevaža v prtljažnem prostoru zrakoplova, za kar pa od potnika ne sme zahtevati doplačila.
4. Odstavka 2 in 3 se uporabljata za vse letalske prevoznike, ki vzletajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, in vse letalske prevoznike Unije, ki pristajajo na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi.
5. Ta člen ne vpliva na omejitve v zvezi z neregistrirano prtljago, določene s pravili Unije, kot so tista, določena v Uredbi (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta* in Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998**, ter z mednarodnimi pravili o varnosti in varovanju.

Člen 6c

1. Letalski prevoznik Unije potniku dovoli, da nese glasbilo v potniško kabino zrakoplova ob upoštevanju veljavnih pravil o varnosti in varovanju ter tehničnih specifikacij in omejitev zadevnega zrakoplova. Glasbila se lahko prevažajo v kabini zrakoplova pod pogojem, da jih je mogoče varno shraniti v ustrezen prostor za prtljago v kabini ali pod ustrezen potniški sedež. Letalski prevoznik lahko določi, da je glasbilo del potnikove dovoljene neregistrirane prtljage in se ne sme prevažati poleg te dovoljene prtljage.
2. Kadar je glasbilo preveliko, da bi ga bilo mogoče varno shraniti v ustrezen prostor za prtljago v kabini ali pod ustrezen potniški sedež, lahko letalski prevoznik zahteva plačilo dodatne prevoznine, če se takšno glasbilo, ob upoštevanju veljavnih pravil o varnosti in varovanju, prevaža kot neregistrirana prtljaga na drugem sedežu. Od potnikov se lahko zahteva tudi, da izberejo in kupijo sosednja sedeža za potnika in glasbilo, pri čemer mora biti sedež za glasbilo vedno ob oknu. Na zahtevo se glasbila ob upoštevanju veljavnih pravil o varnosti in varovanju, prostorskih omejitev in tehničnih specifikacij zadevnega zrakoplova prevažajo v ogrevanem delu prtljažnega dela zrakoplova, kadar je ta na voljo.

-
- * Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 z dne 5. novembra 2015 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva (UL L 299, 14.11.2015, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“;

(8) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do ... [5 let od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] poroča o izvajanju in rezultatih te uredbe.“

(9) Priloga k Uredbi (ES) št. 2027/97 se nadomesti z besedilom iz Priloge II k tej uredbi.

Člen 3

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

Uporablja se od ... [2 leti od dneva začetka veljavnosti te uredbe o spremembi].

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

V ...,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA I

„PRILOGA

Neizčrpni sezname razmer, ki za namene te uredbe predstavljajo izredne razmere,
in razmer, ki za namene te uredbe ne predstavljajo izrednih razmer

1. Za izredne se štejejo naslednje razmere:

- (a) razmere, ki niso povezane z delovanjem zrakoplova, kot so:
 - (i) naravne ali okoljske nesreče, ki niso združljive z varno izvedbo leta;
 - (ii) vremenske razmere in škoda na zrakoplovu, povezana z vremenskimi dogodki, ki niso združljive z varno izvedbo leta (na primer udari strele, zrna toče, nevihte, močne turbulence ali močen veter);
 - (iii) vojna ali upor, ki nista združljiva z varno izvedbo leta;
 - (iv) čezmejne grožnje za zdravje, ki spadajo na področje uporabe člena 2(1) ali (4) Uredbe (EU) 2022/2371 Evropskega parlamenta in Sveta¹ in niso združljive z varno izvedbo leta, ter

¹ Uredba (EU) 2022/2371 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. novembra 2022 o resnih čezmejnih grožnjah za zdravje in razveljavitvi Sklepa št. 1082/2013/EU (UL L 314, 6.12.2022, str. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- (v) trčenja med zrakoplovom in ptico ali drugim tujkom, ki niso združljiva z varno izvedbo leta;
- (b) incidenti, povezani s potnikom, vključno z:
 - (i) incidenti zaradi motečega vedenja potnika v smislu Montrealskega protokola iz leta 2014, ki niso združljivi z varno izvedbo leta ali zaradi katerih nastane zamuda pri odhodu leta;
 - (ii) tveganji za zdravje ali nujnimi zdravstvenimi primeri (na primer resno boleznijo), ki se odkrijejo tik pred odhodom leta ali zaradi katerih je treba prekiniti let ali skreniti z načrtovane poti;
- (c) drugi incidenti, na primer:
 - (i) varnostna tveganja, škoda, ki jo povzročijo sabotaže ali teroristična dejanja ali protipravna dejanja, ki niso združljiva z varno izvedbo leta;
 - (ii) skrite proizvodne napake ali napake pri zasnovi, ki jih odkrije proizvajalec ali pristojni organ in ki niso združljive z varno izvedbo leta;
 - (iii) omejitve upravljanja zračnega prometa ali zmogljivosti letališča ali zaprtje zračnega prostora;
 - (iv) delno ali popolno nenačrtovano zaprtje letališča, vključno s splošno okvaro letališkega sistema, izpadom električne energije in izpadom elektronskih komunikacij, ali aktivacija načrta izrednih ukrepov s strani upravljavca letališča;

- (v) stavke pri izvajalcih bistvenih letaliških storitev, kot so upravljavec letališča, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, izvajalci storitev zemeljske oskrbe, ali pri dejanskem letalskem prevozniku, če so vzrok za stavko zahteve izven pristojnosti dejanskega prevoznika;
- (vi) nepričakovana odsotnost člana posadke, bistvenega za izvedbo leta, zaradi bolezni ali smrti, do katere pride izven domačih baz dejanskega letalskega prevoznika ali zaradi pandemije;
- (vii) škoda na zrakoplovu, ki jo povzročijo tretje osebe, za katere letalski prevoznik ni odgovoren, medtem ko je zrakoplov na tleh, in ki ni združljiva z varno izvedbo leta;
- (viii) poškodba letalske pnevmatike, ki jo povzroči tujek in ki ni združljiva z varno izvedbo leta;
- (ix) kontaminirana vzletno-pristajalna steza letališča, ki ni združljiva z varno izvedbo leta;
- (x) nepričakovane pomanjkljivosti v zvezi z varnostjo leta na opremi zrakoplova, ki ne dosegajo sprejemljivih ravni delovanja, kot so opredeljene v glavnem seznamu minimalne opreme ali tam določenih minimalnih pogojev delovanja opreme, in ki jih ni bilo mogoče odpraviti med preventivnim vzdrževanjem (kot je določeno v odstavku 2, točka (a)), ter
- (xi) po odhodu, tveganja za zdravje ali nujni zdravstveni primeri (na primer resna bolezen) člana posadke, zaradi katere je treba prekiniti let ali skreniti z načrtovane poti.

2. Sledeč seznam razmer ne predstavlja izrednih razmer:
- (a) tehnične težave, ki bi jih bilo mogoče odpraviti med preventivnim vzdrževanjem v skladu s pravili in postopki Unije za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova;
 - (b) operativne odločitve in zamude pri postopkih v zvezi s posadko, prijavo in vkrcanjem ter
 - (c) nerazpoložljivost letalske ali kabinske posadke (razen če je to posledica stavk iz odstavka 1, točka (c)(v) ali nepričakovanih odsotnosti zaradi bolezni ali smrti iz odstavka 1, točka (c)(vi)).“
-

PRILOGA II

„PRILOGA

Informativno obvestilo iz člena 6

INFORMATIVNO OBVESTILO O ODGOVORNOSTI LETALSKEGA PREVOZNIKA V ZVEZI S POTNIKI IN NJIHOVO PRTLJAGO

To informativno obvestilo je povzetek pravil o odgovornosti, ki se uporabljajo za letalske prevoznike Unije, kot je določeno v zakonodaji Evropske unije in Montrealski konvenciji.

ODŠKODNINA V PRIMERU SMRTI ALI POŠKODBE

Za odgovornost v primeru poškodbe ali smrti potnika, ki je posledica nesreče na krovu zrakoplova ali med kakršnim koli postopkom vkrcanja ali izkrcanja, finančne omejitve niso določene.

Brez poseganja v člen 20 Montrealske konvencije o razbremenitvi odgovornosti letalskega prevoznika slednji ne more izključiti ali omejiti svoje odgovornosti v primeru odškodninskih zahtevkov za škodo do omejitve, določene na podlagi člena 21 Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti]. Za škodo, ki presega ta znesek, pa letalski prevoznik ni odgovoren, če dokaže, da:

- škoda ni bila posledica malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve letalskega prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščenecv ali
- je škoda nastala izključno zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve tretje osebe.

PREDPLAČILA

V primeru smrti ali poškodbe potnika mora letalski prevoznik v 15 dneh od identifikacije osebe, ki je upravičena do odškodnine, izplačati predplačilo, potrebno za kritje njenih takojšnjih materialnih potreb. V primeru smrti to predplačilo ne sme biti manjše od 16 % omejitve, določene na podlagi člena 21 Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti].

ZAMUDE PRI PREVOZU POTNIKOV

V primeru zamude pri prevozu potnikov je letalski prevoznik odgovoren za škodo, razen če je sprejel vse razumne ukrepe za preprečitev škode ali če sprejetje takšnih ukrepov ni bilo mogoče. Odgovornost za zamudo pri prevozu potnikov je omejena na omejitev, določeno na podlagi člena 22(1) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti].

ZAMUDE PRI PREVOZU PRTLJAGE

V primeru zamude pri prevozu prtljage je letalski prevoznik odgovoren za škodo do omejitve, določene na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti], pri čemer omejitev odškodnine velja na potnika in ne na kos registrirane prtljage. Letalski prevoznik ni odgovoren, če je sprejel vse razumne ukrepe za preprečitev škode, ki je posledica takšne zamude, ali če sprejetje takšnih ukrepov ni bilo mogoče.

UNIČENJE, IZGUBA ALI POŠKODOVANJE PRTLJAGE

Letalski prevoznik je odgovoren za škodo do omejitve, določene na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti], pri čemer omejitev odškodnine velja na potnika in ne na kos prtljage.

V primeru poškodovanja ali izgube registrirane prtljage je letalski prevoznik odgovoren za škodo, razen če je ta posledica notranje napake, lastnosti ali slabosti prtljage.

Pri neregistrirani prtljagi (ročni prtljagi), vključno z osebnimi predmeti, je letalski prevoznik odgovoren za škodo le, če je ta nastala po njegovi krivdi ali po krivdi njegovih uslužbencev ali pooblaščenecv.

VIŠJE OMEJITVE ODGOVORNOSTI V ZVEZI S PRTLJAGO

Potnik ima pravico do višje omejitve odgovornosti, če najpozneje ob prijavi poda posebno izjavo in plača dodatno pristojbino, če je zahtevana. Ta dodatna pristojbina temelji na tarifi, ki je odvisna od dodatnih stroškov prevoza in zavarovanja zadevne prtljage, ki presegajo omejitev odgovornosti v omejitvi, določeni na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti]. Tarifa se da na voljo potnikom na njihovo zahtevo.

Invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo je ob rezervaciji, hkrati s prijavo na podlagi člena 6 Uredbe (ES) št. 1107/2006 in najpozneje ob izročitvi opreme letalskemu prevozniku oziroma, v primeru priznanega psa pomočnika, ob vkrcanju, sistematično ponujena možnost, da v dostopni obliki brez doplačila podajo posebno izjavo o interesu za prevoz svoje opreme za gibanje ali svojega priznanega psa pomočnika.

RAZBREMENITEV ODGOVORNOSTI

Če prevoznik dokaže, da je škoda, zajeta v pravilih o odgovornosti, ki jih uporabljajo letalski prevozniki Unije, kot je zahtevano v Uredbi (ES) št. 2027/97 in Montrealski konvenciji, vključno s smrtjo ali poškodbo, posledica malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve osebe, ki zahteva odškodnino, ali osebe, od katere slednja črpa svoje pravice ali da je takšna malomarnost ali drugo nedopustno dejanje ali opustitev k njej prispevala, je prevoznik v celoti ali delno razbremenjen svoje odgovornosti do vlagatelja zahtevka v obsegu, kolikor je takšna malomarnost ali drugo nedopustno dejanje ali opustitev povzročila škodo ali je k njej prispevala.

ROK ZA PRITOŽBE V ZVEZI S PRTLJAGO

V primeru poškodbe, zamude, izgube ali uničenja prtljage se mora potnik vedno čim prej pritožiti pri letalskem prevozniku. V primeru poškodbe registrirane prtljage se mora potnik pritožiti v sedmih dneh, v primeru zamude prtljage pa v 21 dneh; v obeh primerih rok začne teči na dan, ko je bila prtljaga predana potniku. V ta namen je na spletnih mestih in v spletnih aplikacijah letalskih prevoznikov potnikom na voljo poseben obrazec, ki ga lahko predložijo v papirni obliki ali prek spleta. Takšen pritožbeni obrazec mora letalski prevoznik na letališču sprejeti kot pritožbo. Letalski prevoznik datum vložitve takšne pritožbe šteje kot datum vložitve pritožbe na podlagi člena 31(2) in (3) Montrealske konvencije, čeprav pozneje morda zahteva dodatne informacije.

ODGOVORNOST POGODBENIH IN DEJANSKIH PREVOZNIKOV

Če letalski prevoznik, ki dejansko opravlja let, ni hkrati tudi pogodbeni letalski prevoznik, ima potnik pravico nasloviti pritožbo na enega ali drugega prevoznika oziroma zoper enega ali drugega prevoznika vložiti odškodninski zahtevek. To velja tudi za primere, ko je bil z enim ali drugim prevoznikom sklenjen dogovor o posebni izjavi o interesu za dostavo.

ROK ZA VLOŽITEV TOŽBE

Tožbo v zvezi z odškodninskim zahtevkom je treba na sodišču vložiti v dveh letih po datumu pristanka zrakoplova oziroma po datumu, ko bi zrakoplov moral pristati.

UNIČENJE, IZGUBA, POŠKODOVANJE ALI ZAMUDA OPREME ZA GIBANJE

Letalski prevoznik je odgovoren za uničenje, izgubo, poškodovanje ali zamudo opreme za gibanje do omejitve, določene na podlagi člena 22(2) Montrealske konvencije, na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije [letalski prevoznik v oklepaju navede približno protivrednost v lokalni valuti], pri čemer omejitev odškodnine velja na potnika in ne na kos prtljage.

Potnik ima brez doplačila pravico do višje omejitve odgovornosti, če najpozneje ob prijavi poda posebno izjavo o stroških nadomestitve opreme za gibanje.

V primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude opreme za gibanje letalski prevoznik plača odškodnino, ki ne presega zneska, navedenega v posebni izjavi.

Letalski prevoznik pred plačilom navedene odškodnine naredi vse, kar je razumno mogoče, da bi zagotovil takoj potrebnečasne nadomestitve za opremo za gibanje po končanju poti zadevnega potnika.

PODLAGA ZA OBVEŠČANJE

Navedene določbe temeljijo na Montrealski konvenciji z dne 28. maja 1999, ki se v Uniji izvaja z Uredbo (ES) št. 2027/97 (kot je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 in Uredbo (EU)⁺) in v državah članicah z njihovo nacionalno zakonodajo.

⁺ UL: prosimo, da vstavite referenčno številko te uredbe o spremembi.