

V Bruseli 29. septembra 2025
(OR. en)

10015/1/25
REV 1

Medziinštitucionálny spis:
2013/0072(COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave

- prijatá Radou 29. septembra 2025

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2025/...

Z ...,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 115.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 5. februára 2014 (Ú. v. EÚ C 93, 24.3.2017, s. 336) a pozícia Rady v prvom čítaní z 29. septembra 2025 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

keďže:

- (1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004³ a nariadenie Rady (ES) č. 2027/97⁴ značne prispeli k ochrane práv cestujúcich v leteckej doprave, keď sú ich cestovné plány narušené odmietnutím nástupu do lietadla, dlhými meškaniami, zrušením letov alebo nesprávne vybavenou batožinou.
- (2) Mnohé nedostatky, ktoré sa objavili počas uplatňovania práv podľa nariadení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97, však zabránili tomu, aby sa využil úplný potenciál týchto práv z hľadiska ochrany cestujúcich. Na zabezpečenie účinnejšieho, efektívnejšieho a jednotnejšieho uplatňovania práv cestujúcich v leteckej doprave v celej Únii je potrebný rad úprav v súčasnom právnom rámci. Bolo to zdôraznené v oznámení Komisie z 27. októbra 2010 s názvom „Správa o občianstve EÚ z roku 2010 – Odstránenie prekážok vykonávania práv občanov EÚ“, v ktorej boli oznámené opatrenia na zabezpečenie súboru spoločných práv, najmä pre cestujúcich v leteckej doprave, a náležité presadzovanie týchto práv.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Zo štúdie o súčasnej úrovni ochrany práv cestujúcich v leteckej doprave v EÚ, ktorej vypracovanie zadala Komisia a ktorú Komisia uverejnila v roku 2020 (ďalej len „štúdia“), vyplynulo, že hlavnou prioritou z pohľadu cestujúcich je, aby im bola poskytnutá pomoc v prípade narušenia cesty a ponúknuté presmerovanie, aby do miesta určenia prišli čo najskôr. Zo štúdie vyplynulo, že vyplatenie náhrady je v poradí priorít cestujúceho na treťom mieste. Na druhej strane zo štúdie takisto vyplynulo, že absolútne a relatívne náklady, ktoré vznikli leteckým dopravcom v dôsledku vykonávania nariadenia (ES) č. 261/2004, sa od roku 2011 výrazne zvýšili, čo by mohlo viesť k obmedzeniu počtu prevádzkovaných trás alebo zníženiu prepojenosti ponúkanej leteckými dopravcami cestujúcim v dlhodobom horizonte. Revízia nariadenia (ES) č. 261/2004 by sa preto mala zamerať najmä na práva cestujúcich na pomoc a presmerovanie, pričom by sa mali zohľadniť hospodárske stimuly leteckých dopravcov a vplyv na prepojenosť.
- (4) Na cestujúcich, ktorí cestujú letom poskytovaným na základe záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mali vzťahovať rovnaké práva podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 bez ohľadu na to, či zaplatili plné alebo znížené cestovné.
- (5) Aby sa zvýšila právna istota leteckých dopravcov a cestujúcich, je potrebné vymedziť pojem „mimoriadne okolnosti“, pričom sa zohľadní rozsudok Súdneho dvora vo veci C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann /Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*)⁵ (ďalej len „rozsudok vo veci C-549/07“), ktorým sa vykladá nariadenie (ES) č. 261/2004. Pojem „mimoriadne okolnosti“ by sa mal objasniť prostredníctvom nevyčerpávajúcich zoznamov okolností, ktoré predstavujú mimoriadne okolnosti, alebo okolnosti, ktoré nepredstavujú mimoriadne okolnosti. Komisia by mala preskúmať zoznam mimoriadnych okolností každé tri roky a podľa potreby navrhnúť Európskemu parlamentu a Rade aktualizáciu tohto zoznamu.

⁵ Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 22. decembra 2008, *Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*, vec C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) Vo svojom rozsudku vo veci C-549/07 Súdny dvor rozhodol, že neočakávaný technický problém nepredstavuje mimoriadnu okolnosť s výnimkou prípadu, keď neočakávaný technický problém vznikol v dôsledku skrytej výrobnnej chyby zistenej výrobcom lietadla alebo príslušným orgánom alebo o poškodenie lietadla spôsobené sabotážou alebo teroristickými činmi. Vzhľadom na získané skúsenosti a prvoradý význam zabezpečenia toho, aby práva udelené cestujúcim podľa tohto nariadenia neohrozovali bezpečnosť, by však technické problémy týkajúce sa určitých zariadení mali za určitých podmienok predstavovať mimoriadne okolnosti.
- (7) Vo svojom rozsudku v spojených veciach C-156/22, C-157/22 a C-158/22 (*TAP Portugal /flightright GmbH a Myflyright GmbH*)⁶ o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že neočakávaná neprítomnosť člena posádky, ktorého prítomnosť je nevyhnutná na uskutočnenie letu, a to z dôvodu choroby alebo dokonca neočakávaného úmrtia krátko pred odletom, nepredstavuje mimoriadnu okolnosť. Napriek tomu, že leteckí dopravcovia sú povinní prijať všetky opodstatnené opatrenia, ktorými sa zabezpečí nahradenie pilota, druhého pilota alebo minimálneho požadovaného počtu palubných sprievodcov, zabezpečenie dodržiavania tejto povinnosti v praxi mimo domovských základní leteckého dopravcu si vyžaduje značný čas a vysoké finančné náklady. Preto je vhodné stanoviť, že neočakávaná choroba alebo úmrtie člena posádky, ktorého prítomnosť je nevyhnutná, napríklad ak nastane deň pred odletom, mimo domovských základní leteckého dopravcu, by mali predstavovať mimoriadnu okolnosť.

⁶ Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) z 11. mája 2023, *TAP Portugal /flightright GmbH a Myflyright GmbH*, spojené veci C-156/22 až C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

- (8) Vo svojich rozsudkoch vo veciach C-28/20 (*Airhelp Ltd /Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann a i. /TUIfly GmbH*)⁸, C-613/20 (*CS /Eurowings GmbH*)⁹ a vo svojom uznesení vo veci C-287/20 (*EL a CP /Ryanair DAC*)¹⁰ o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že štrajky zamestnancov leteckých dopravcov nepredstavovali mimoriadne okolnosti. Ak však dôjde k štrajku, určité požiadavky zamestnancov leteckých dopravcov nepatria do právomoci leteckého dopravcu a sú mimo jeho kontroly, ako sú zmeny veku odchodu do dôchodku alebo finančných príspevkov, ktoré môžu riešiť len orgány verejnej moci. Preto je vhodné stanoviť, že určité štrajky zamestnancov leteckých spoločností by mali predstavovať mimoriadne okolnosti.
- (9) Vo svojom rozsudku vo veci C-173/07 (*Emirates Airlines - Direktion für Deutschland /Diether Schenkel*)¹¹ o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že pojem „let“ v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 nebol vymedzený, ale Súdny dvor ho vyložil v tom zmysle, že v podstate pozostáva z jednej operácie leteckej dopravy, že je jednou „jednotkou“ tejto dopravy uskutočnenou leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu. Aby sa zamedzilo neistote, ako aj vzhľadom na získané skúsenosti by sa teraz malo poskytnúť jasné vymedzenie pojmu „let“, ako aj súvisiacich pojmov „prípojný let“ a „cesta“.

⁷ Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 23. marca 2021, *Airhelp Ltd /Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, vec C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 17. apríla 2018, *Helga Krüsemann a i. /TUIfly GmbH*, vec C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Rozsudok Súdneho dvora (deviata komora) zo 6. októbra 2021, *CS /Eurowings GmbH*, vec C- 613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Uznesenie Súdneho dvora (ôsma komora) z 10. januára 2022, *EL a CP /Ryanair DAC*, vec C- 287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

¹¹ Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 10. júla 2008, *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland /Diether Schenkel*, vec C- 173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) Vo svojom rozsudku vo veci C-537/17 (*Claudia Wegener /Royal Air Maroc SA*)¹² o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje na každú časť letu, ktorá bola súčasťou jednej cesty, bez ohľadu na to, kde sa let uskutočnil, vrátane letov plne prevádzkovaných mimo Únie. Ak sa počiatkové miesto odletu nachádza na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, alebo v prípade, že prevádzkujúci letecký dopravca je prevádzkujúcim leteckým dopravcom z Únie, ak sa konečné miesto určenia cesty nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahujú zmluvy, malo by sa uplatňovať toto nariadenie.
- (11) Zo štúdie vyplývajú rôzne úrovne dodržiavania nariadenia (ES) č. 261/2004 zo strany leteckých dopravcov, pričom leteckí dopravcovia z Únie vykazujú vyššiu úroveň dodržiavania uvedeného nariadenia než leteckí dopravcovia z tretích krajín. Obnovou rovnakých podmienok pre leteckých dopravcov z Únie a leteckých dopravcov z tretích krajín a zlepšením hospodárskej udržateľnosti leteckých dopravcov z Únie sa preto podporí konkurencieschopnosť Únie a v konečnom dôsledku celkovolepší ochrana cestujúcich.
- (12) V článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa uznávajú osobitné charakteristiky najvzdialenejších regiónov, najmä z dôvodu ich odľahlosti. Vzhľadom na skúsenosti získané v súvislosti s nariadením (ES) č. 261/2004 je potrebné zabezpečiť územnú prepojenosť najvzdialenejších regiónov a posilniť súdržnosť v celej Únii, čo by v konečnom dôsledku bolo prínosom pre cestujúcich. Vzhľadom na osobitosti ciest medzi najvzdialenejšími regiónmi a iným územím členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, by sa výška náhrady mala určiť na základe skutočnej vzdialenosti ciest.

¹² Rozsudok Súdneho dvora (ôsma komora) z 31. mája 2018, *Claudia Wegener /Royal Air Maroc SA*, vec C- 537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) Letenky vydáva alebo povoľuje prevádzkujúci letecký dopravca po uzavretí zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim. Mali by byť identifikovateľné prostredníctvom jedinečného čísla letenky a mali by obsahovať jedinečný odkaz týkajúci sa jednej zmluvy o leteckej preprave vydanéj v čase rezervácie. Mali by sa vzťahovať na jeden let alebo na prípojný let bez zohľadnenia medzipristátí na technické a prevádzkové účely. Mali by obsahovať niekoľko informácií týkajúcich sa daného letu alebo daného prípojného letu, ako je dátum letu, letiská odletu a príletu, plánovaný čas odletu a príletu, meno a priezvisko cestujúceho, číslo letu a názov prevádzkujúceho leteckého dopravcu.
- (14) Vo svojom rozsudku vo veci C-22/11 (*Finnair Oyj /Timy Lassooy*)¹³ o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ sa má vykladať v tom zmysle, že sa netýka výlučne odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, ale vzťahuje sa aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, akými sú napríklad prevádzkové problémy. Cestujúcim, ktorí sa dostavili na nástup do lietadla a ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ktorí boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, by sa mala cena letenky bez zbytočného odkladu uhradiť.
- (15) Zároveň existujú opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu cestujúcich do lietadla, ako sú zdravie, bezpečnosť, bezpečnostná ochrana alebo nenáležité cestovné doklady. Leteckí dopravcovia majú takisto opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla cestujúcim, ktorí neprimeraným správaním ohrozujú bezpečnosť alebo bezpečnostnú ochranu letu, ako sa uvádza v zmenenom Dohovore o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, podpísanom v Tokiu 14. septembra 1963. V takýchto prípadoch by dôkazné bremeno mal niesť prevádzkujúci letecký dopravca.

¹³ Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 4. októbra 2012, *Finnair Oyj /Timy Lassooy*, vec C- 22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) S cieľom zlepšiť úroveň ochrany by sa cestujúcim nemal odmietnuť nástup do lietadla na spätočný let z dôvodu, že nenastúpili na let tam, na ktorý sa vzťahuje tá istá zmluva o leteckej preprave.
- (17) V súčasnej dobe sa cestujúcim niekedy účtujú sankčné správne poplatky za opravu pravopisných chýb v ich menách. Primerané opravy chýb v rezervácii alebo administratívne zmeny by sa mali poskytovať bezplatne, pokiaľ požadovaná oprava alebo zmena nemajú za následok zmenu času letu, dátumu, plánu cesty alebo cestujúceho.
- (18) V prípade zrušenia letu by rozhodnutie o výbere medzi prijatím úhrady nákladov, pokračovaním v ceste presmerovaním alebo cestovaním neskoršie malo byť na cestujúcom, a nie na leteckom dopravcovi.
- (19) Riadiace orgány letísk na letiskách, ktoré ročne vybavujú viac než päť miliónov cestujúcich, a poskytovatelia základných letiskových služieb, najmä leteckí dopravcovia a poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, by mali spolupracovať s cieľom minimalizovať vplyv viacnásobného narušenia letov na cestujúcich. Na tento účel by riadiace orgány letísk mali pripraviť plány pre nepredvídané udalosti zamerané na takéto udalosti a spoločne pracovať na ich zostavení. Na všetkých ostatných letiskách by mal riadiaci orgán letiska vynaložiť všetko primerané úsilie na koordináciu a prijatie opatrení s používateľmi letiska v situáciách, ktoré by mohli viesť k tomu, že uviazne značný počet cestujúcich, a informovať uviaznutých cestujúcich.

- (20) Nariadenie (ES) č. 261/2004 by malo výslovne zahŕňať právo na náhradu pre cestujúcich postihnutých dlhým meškaním, a to v súlade s rozsudkom Súdneho dvora v spojených veciach C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon /Condor Flugdienst GmbH*) a C-432/07 (*Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz /Air France SA*)¹⁴ (ďalej len „rozsudok v spojených veciach C-402/07 a C-432/07“). V súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania uvedenou v tomto rozsudku by sa na úhrady nákladov, presmerovania a náhrady mali uplatňovať rovnaké pravidlá.
- (21) V rozsudku v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 sa uvádza časový limit troch hodín ako dôvod na náhradu v prípade meškania. Skúsenosti získané od prijatia nariadenia (ES) č. 261/2004 však ukazujú, že mnohé meškania nemožno vyriešiť do troch hodín uvedených v tomto rozsudku a že krátky časový limit môže zvýšiť počet zrušených letov, ak leteckí dopravcovia znižujú dominový efekt meškajúcich letov na nasledujúce lety tým, že zrušia jeden alebo viaceré lety, aby premiestnili lietadlo na ďalší let. Vo väčšine prípadov by cestujúci stále uprednostnil meškanie pred zrušením letu, pretože má väčšiu istotu, že do príslušného miesta určenia pricestuje pri najbližšej príležitosti. Na mnohých trasách je frekvencia letov obmedzená a cestujúci nemôže byť v prípade zrušenia letu okamžite presmerovaný. Predĺženie časového limitu preto predstavuje pre cestujúceho výhodu.

¹⁴ Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 19. novembra 2009, *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon /Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07), a *Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz /Air France SA* (C-432/07), spojené veci C- 402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) Aby sa zachovala prepojenosť, časové limity, od ktorých vzniká v prípade meškania právo na náhradu, by sa mali predĺžiť, aby sa zohľadnil finančný vplyv na odvetvie a jeho konkurencieschopnosť. Týmto spôsobom bude možné vyhnúť sa stimulovaniu akéhokoľvek zvýšenia frekvencie rušenia letov alebo obmedzení počtu prevádzkovaných trás alebo zníženia prepojenosti ponúkanej cestujúcim v dlhodobom horizonte. Aby sa zabezpečilo, že sa na cestujúcich, ktorí cestujú v rámci Únie, budú vzťahovať jednotné podmienky týkajúce sa náhrad, časový limit by mal byť rovnaký pre všetky cesty v rámci Únie.
- (23) Štandardizovaná náhrada uvedená v nariadení (ES) č. 261/2004 slúži na náhradu za stratu času, ktorá je spoločná pre všetkých cestujúcich. Sumy stanovené v nariadení (ES) č. 261/2004 by v mnohých prípadoch mohli ísť nad rámec hodnoty škody vzniknutej cestujúcim, ako sa uvádza v ekonomických štúdiách. Je preto vhodné vymedziť rôzne prahové hodnoty pre náhradu podľa vzdialenosti narušeného letu a meškania pri prilete.
- (24) V súlade s úsilím Únie o podporu klimaticky neutrálnej mobility, ktorá je šetrná k životnému prostrediu, je takisto vhodné zabezpečiť, aby sa regulačné rámce pre práva cestujúcich v rôznych druhoch dopravy čo najviac zbližovali a aby sa náhrady poskytované v jednotlivých druhoch dopravy vyrovnali.
- (25) Na zabezpečenie právnej istoty by sa v nariadení (ES) č. 261/2004 malo výslovne potvrdiť, že zmena letového poriadku má podobný dopad na cestujúcich ako zrušenie letu alebo meškanie, a mala by preto viesť k rovnakým právam.

- (26) Cestujúcim, ktorí zmeškali prípojný let, ktorý je súčasťou cesty, a to v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu, by sa mala počas čakania na presmerovanie poskytnúť náležitá pomoc. V takýchto prípadoch by v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania mali mať cestujúci nárok na náhradu pri pricestovaní do konečného miesta určenia svojho alternatívneho letu alebo prepravy, podobne ako cestujúci, ktorých sa narušenie dotklo na priamych letoch.
- (27) V čase rezervácie a pred zakúpením leteniek by leteckí dopravcovia alebo vo vhodných prípadoch sprostredkovatelia mali cestujúcich jasne informovať o tom, či sa na ich cestovné plány bude vzťahovať jedna zmluva o leteckej preprave, a o ich právach podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, najmä pokiaľ ide o zmeškané prípojné lety.
- (28) Na zvýšenie ochrany cestujúcich by sa malo objasniť, že cestujúci, ktorých let bol oneskorený, by mali mať právo na pomoc a náhradu bez ohľadu na to, či čakajú v letiskovom termináli, alebo sú už usadení na palube lietadla. Keďže však cestujúci, ktorí sú už na palube lietadla, nemajú žiadny prístup k službám dostupným v termináli, ich práva by sa mali posilniť, pokiaľ ide o základné potreby a právo vystúpiť z lietadla. Právo na vystúpenie z lietadla môže byť obmedzené len vtedy, ak existujú dôvody týkajúce sa bezpečnosti, pristáhovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany. Ak letecký dopravca chystá vystúpenie cestujúcich z lietadla, ale je informovaný orgánmi riadenia letovej prevádzky, že let dostane povolenie na bezodkladný vzlet, mal by mať možnosť zrušiť vystúpenie cestujúcich.

- (29) Keď si cestujúci vyberie presmerovanie pri najbližšej príležitosti, letecký dopravca často podmieňuje presmerovanie voľnými miestami v jeho vlastných službách, a tým odopiera svojim cestujúcim možnosť skoršieho presmerovania cez alternatívne služby. Preto by mal dopravca ponúkať aj iné možnosti presmerovania, a to aj na alternatívne letisko, cez inú trasu, cez služby iných dopravcov alebo cez iné druhy dopravy, ak sa tým môže presmerovanie urýchliť. Alternatívne presmerovanie by malo závisieť od dostupnosti voľných miest. Ak letecký dopravca neponúkol presmerovanie a kumulovaný čas čakania sa predĺži najmenej o tri hodiny, cestujúci by mal mať právo sám si zariadiť presmerovanie s cieľom docestovať do konečného miesta určenia bez ďalšieho meškania. Náklady na takéto presmerovanie by mal za určitých podmienok znášať letecký dopravca a mali by sa naň vzťahovať porovnateľné prepravné podmienky.
- (30) Pri presmerovaní cestujúcich by sa leteckí dopravcovia mali snažiť zabezpečiť, aby cestujúci mohli cestovať so svojou batožinou vrátane zapísanej a nezapísanej batožiny. Cestujúci by mal leteckému dopravcovi umožniť postupovať inak, ak by obmedzenia prepravy batožiny mohli spôsobiť ďalšie meškanie cestujúcich čakajúcich na presmerovanie, bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť leteckého dopravcu za batožinu cestujúcich upravená nariadením (ES) č. 2027/97 a Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, dohodnutým v Montreale 28. mája 1999 (ďalej len „Montrealský dohovor“).

- (31) To, či sú prepravné podmienky porovnateľné, by mohlo závisieť od viacerých faktorov a konkrétnych okolností. Ak je to možné a ak to nemá za následok ďalšie meškanie, cestujúci by sa nemali preradiť na dopravné služby nižšej triedy v porovnaní s dopravnou službou uvedenou na rezervácii. Presmerovanie by sa malo ponúknuť cestujúcemu bez dodatočných nákladov, a to aj v prípade, že cestujúci sú presmerovaní s iným leteckým dopravcom alebo iným druhom dopravy, alebo vo vyššej triede alebo za vyššie cestovné, ako je cestovné zaplatené za pôvodnú službu. Malo by sa vyvinúť primerané úsilie na to, aby sa vyhlo ďalším prípojom. Ak sa presmerovanie realizuje cez iného leteckého dopravcu alebo alternatívny druh dopravy, celkový čas cesty by sa mal v rámci prijateľných možností čo najviac približovať plánovanému času cesty pôvodného letu, a to v rovnakej triede prepravy alebo v prípade potreby vyššej triede. Ak je k dispozícii niekoľko letov s porovnateľnými časmi, cestujúci s právom na presmerovanie by mali prijať ponuku leteckého dopravcu na presmerovanie vrátane presmerovania prostredníctvom leteckých dopravcov spolupracujúcich s prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Ak bola na pôvodný let rezervovaná pomoc osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, takáto pomoc by mala byť dostupná aj na alternatívnej trase v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006¹⁵.

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Leteckí dopravcovia by cestujúcim mali ponúknuť pomoc od plánovaného času odletu až do odletu ich letu alebo odchodu alternatívnej dopravy. Na leteckých dopravcov v súčasnosti dolieha neobmedzená zodpovednosť za ubytovanie ich cestujúcich v prípade dlhotrvajúcich mimoriadnych okolností. Táto neistota spojená s absenciou akéhokoľvek predvídateľného časového limitu môže viesť k ohrozeniu finančnej stability dopravcu a v dôsledku toho negatívne zasiahnuť cestujúcich z hľadiska prepojenosti. Letecký dopravca by preto mal mať možnosť obmedziť poskytovanie ubytovania na tri noci. Okrem toho by plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí a rýchle presmerovanie mali znížiť riziko, že cestujúci uviaznu na dlhý čas.
- (33) Cestujúci s osobitnými potrebami, ako sú osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, deti bez sprievodu, deti do dvoch rokov, tehotné ženy a osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, ako sú osoby so závažnou cukrovkou alebo epilepsiou, si môžu vyžadovať osobitnú pozornosť zo strany prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Môže byť predovšetkým náročnejšie zabezpečiť ubytovanie v prípade narušenia letu. Preto by sa na tieto kategórie cestujúcich nemali vzťahovať žiadne obmedzenia práva na ubytovanie v prípadoch mimoriadnych okolností pod podmienkou, že prevádzkujúceho leteckého dopravcu včas informovali.
- (34) Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí si rezervovali leteckú dopravu ako súčasť balíka cestovných služieb. Cieľom tohto pozmeňujúceho nariadenia je lepšie zosúladenie medzi smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302¹⁶ a nariadením (ES) č. 261/2004. V tejto súvislosti by cestujúci nemali mať možnosť kumulovať zodpovedajúce práva, najmä nie práva podľa oboch uvedených právnych aktov.

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Za súčasnú úroveň meškaní a zrušených letov v Únii nie sú zodpovední iba samotní leteckí dopravcovia. S cieľom podnietiť všetky subjekty pôsobiace v reťazci letectva k tomu, aby sa usilovali nájsť efektívne a včasné riešenia na minimalizáciu nepríjemností, ktoré cestujúcim spôsobujú meškania a rušenie letov, by právo leteckých dopravcov na nápravu od každej tretej strany, ktorá prispela k udalosti, ktorá vedie k náhrade alebo plneniu iných povinností, nemalo byť obmedzené nariadením (ES) č. 261/2004.
- (36) Vo svojom rozsudku vo veci C-502/18 (*CS a i. /České aerolinie a.s.*)¹⁷ o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že v prípade prípojných letov v rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia je každý prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý sa zúčastnil na uskutočnení aspoň jedného z týchto prípojných letov, povinný poskytnúť cestujúcemu náhradu podľa uvedeného nariadenia bez ohľadu na to, či let, ktorý tento letecký dopravca prevádzkoval, bol alebo nebol narušený. Aj keď sa v nariadení (ES) č. 261/2004 stanovuje, že prevádzkujúci dopravcovia, ktorí si plnia povinnosti podľa uvedeného nariadenia, môžu žiadať náhradu od akejkol'vek tretej strany, štúdia ukázala nízku účinnosť práva na nápravu, ktoré je stanovené v uvedenom nariadení. V dôsledku toho znášajú leteckí dopravcovia z Únie neprimeranú finančnú záťaž v porovnaní s leteckými dopravcami z tretích krajín. S cieľom obnoviť konkurencieschopnosť leteckých dopravcov z Únie v súlade s odporúčaniami správy s názvom „Budúcnosť európskej konkurencieschopnosti“ zo septembra 2024 (ďalej len „Draghiho správa“) a zachovať z dlhodobého hľadiska prepojenosť by sa preto revíziou nariadenia (ES) č. 261/2004 mala obmedziť zodpovednosť leteckého dopravcu na lety, ktoré prevádzkuje ako prevádzkujúci letecký dopravca.

¹⁷ Rozsudok Súdneho dvora (deviata komora) z 11. júla 2019, *CS a i. /České aerolinie a.s.*, vec C- 502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005¹⁸ sa zmluvným leteckým dopravcom ukladá povinnosť informovať cestujúceho o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu a smernicou Rady 93/13/EHS¹⁹ sa predávajúcemu alebo dodávateľovi ukladá povinnosť poskytovať spotrebiteľovi informácie o zmluvných podmienkach. Cestujúci by mali byť riadne informovaní o svojich právach v prípadoch narušenia letu a mali by byť náležite informovaní aj o samotných dôvodoch narušenia hneď, ako sú informácie k dispozícii. Uvedené informácie by sa mali poskytnúť aj vtedy, keď cestujúci získal letenku cez sprostredkovateľa so sídlom v Únii. Uvedené informácie by mal prinajmenšom poskytovať letecký dopravca alebo sprostredkovateľ v prístupnom formáte a vo vhodných prípadoch prostredníctvom automaticky zasielaných, tzv. push notifikácií, z mobilných aplikácií alebo prostredníctvom iných digitálnych prostriedkov.
- (38) S cieľom zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich by vnútroštátne orgány presadzovania mali monitorovať presadzovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 a rozhodnúť o vhodných sankciách s cieľom motivovať na dodržiavanie uvedeného nariadenia.
- (39) S cieľom zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich by členské štáty mali spotrebiteľom zabezpečiť prístup k mechanizmom mimosúdneho riešenia sporov po tom, ako títo spotrebitelia neúspešne predložili sťažnosť alebo žiadosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi. Týmito mechanizmami by nemalo byť dotknuté právo členských štátov určiť, či by účasť leteckých dopravcov alebo sprostredkovateľov mala byť povinná.

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj>).

¹⁹ Smernica Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách (Ú. v. ES L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Ak sa cestujúci rozhodnú pre úhradu výdavkov namiesto presmerovania, úhrada výdavkov by im mala byť vyplatená automaticky, včas a bez povinnosti predložiť osobitnú žiadosť.
- (41) Cestujúci by mali byť leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom náležite informovaní o príslušných postupoch predkladania žiadostí o náhradu a podávania sťažností leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom a včas by mali dostať od leteckých dopravcov alebo sprostredkovateľov odpoveď. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti na letisku, lehoty na odpoveď by sa mohli predĺžiť.
- (42) Cestujúci by takisto mali mať po sťažnostiach adresovaných leteckému dopravcovi možnosť predkladať individuálne spory subjektu alebo subjektom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov. Keďže však právo na účinný prostriedok nápravy pred súdom je základným právom uznaným v článku 47 Charty základných práv Európskej únie, nemali by uvedené opatrenia brániť ani obmedzovať cestujúcim prístup k súdom.
- (43) Aby cestujúci mohli uplatňovať svoje práva týkajúce sa žiadostí, sťažností a individuálnych sporov, mali by mať možnosť podať žiadosť priamo a osobne leteckým dopravcom, sprostredkovateľom alebo príslušným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 jasným a prístupným spôsobom.

- (44) So zreteľom na Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím²⁰ by leteckí dopravcovia mali osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v zmysle vymedzenia v nariadení (ES) č. 1107/2006 ponúknuť možnosť podať bezplatne osobitné vyhlásenie o záujme, ktoré im podľa Montrealského dohovoru umožňuje žiadať o úplnú náhradu, aby sa zabezpečilo, že poškodenie, zničenie alebo strata mobilnej pomôcky alebo zranenie alebo smrť uznaného asistenčného psa s osvedčením sa im nahradia v plnej výške.
- (45) Osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou by mala mať nárok okamžite dostať od leteckého dopravcu dočasnú náhradu mobilnej pomôcky v prípade straty, zničenia alebo poškodenia zapísanej mobilnej pomôcky. Keďže uznané asistenčné psy s osvedčením nie je možné ľahko nahradiť, mali by sa poskytnúť iné dočasné riešenia, ak dôjde k ich strate, smrti alebo zraneniu.

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

- (46) Cestujúcim nie je vždy jasné, akú batožinu si môžu vziať so sebou na palubu lietadla z hľadiska povolených rozmerov, povolenej hmotnosti alebo povoleného počtu kusov batožiny. Aby sa zabezpečila úplná informovanosť cestujúcich o povolenej nezapísanej aj zapísanej batožine zahrnutej do ich letenky, leteckí dopravcovia by mali tieto informácie jasne uviesť počas rezervácie a na letisku. S cieľom zabezpečiť cestujúcim dostatočné osobné pohodlie počas cesty, a ako uznal Súdny dvor vo svojom rozsudku vo veci C-487/12 (*Vueling Airlines SA /Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹, cestujúci by mali mať možnosť vziať si bezplatne do kabíny osobné veci, ktoré predstavujú nevyhnutný aspekt ich prepravy, a to za predpokladu, že tieto osobné veci spĺňajú príslušné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a primerané požiadavky z hľadiska hmotnosti a rozmerov. Za osobné veci, ktoré predstavujú nevyhnutné aspekty prepravy cestujúcich, sa považujú predmety, ktoré sú nevyhnutné počas trvania cesty a môžu zahŕňať cestovné pasy a iné cestovné doklady, základné lieky, osobné zariadenia a materiály na čítanie, ako aj potraviny a nápoje zodpovedajúce dĺžke letu.

²¹ Rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 18. septembra 2014, *Vueling Airlines SA /Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, vec C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) Cestujúci by mali byť pri rezervácii informovaní v jasnom a prístupnom formáte o maximálnych rozmeroch a hmotnosti batožiny, ktorú si môžu priniesť do kabíny. Bez toho, aby bola dotknutá zásada slobody stanovovania cien, by leteckí dopravcovia mali stanoviť rozumnú politiku, pokiaľ ide o rozmery príručnej batožiny, ktorá umožní cestujúcim vziať si príručnú batožinu do kabíny za predpokladu, že spĺňa príslušné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Vzhľadom na rôznorodosť politik leteckých dopravcov je vhodné, aby sa pri preskúmaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008²² posúdila uskutočniteľnosť stanovenia jednotných minimálnych pravidiel týkajúcich sa príručnej batožiny.
- (48) Hudobné nástroje môžu mať obrovskú peňažnú, umeleckú a historickú hodnotu. Hudobné nástroje sú okrem toho nástroje, ktorými hudobníci vykonávajú svoju profesiu, s ktorými robia pravidelné skúšky a vystúpenia a ktoré nemožno ľahko nahradiť. Cestujúci by preto mali byť oprávnení priniesť si do kabíny hudobné nástroje na vlastnú zodpovednosť za predpokladu, že tieto nástroje budú spĺňať predpisy týkajúce sa kapacity, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany a pravidiel leteckého dopravcu týkajúce sa maximálneho povoleného množstva batožiny. Ak sú splnené požiadavky na kapacitu, bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu, letecký dopravca by sa mal usilovať umožniť cestujúcim prepravovať hudobné nástroje na ďalších sedadlách za predpokladu, že sa zaplatilo zodpovedajúce cestovné. Ak to nie je možné, hudobné nástroje by sa mali podľa možnosti prepravovať vhodným spôsobom v nákladnom priestore lietadla. Nariadenie (ES) č. 2027/97 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) Vzhľadom na krátke lehoty na podávanie sťažností týkajúcich sa práv a povinností, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 2027/97, by leteckí dopravcovia mali cestujúcim umožniť podávať sťažnosť prostredníctvom formulára, ktorý im poskytnú vo formáte prístupnom pre osoby so zdravotným postihnutím, ako aj pre osoby, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje. Leteckí dopravcovia by mali sprístupniť formulár sťažnosti prinajmenšom vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach. Tento formulár sťažnosti by mal cestujúcemu umožniť okamžite podať sťažnosť ohľadom poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny.
- (50) Článok 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2027/97 sa stal obsolétnym, keďže otázky poistenia teraz upravuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004²³. Mal by sa preto vypustiť.
- (51) V záujme zohľadňovania hospodárskeho vývoja je potrebné, aby leteckí dopravcovia pravidelne menili peňažné limity uvedené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2027/97 v súlade s revíziou, ktorú Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) vykonáva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

²³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) V Draghiho správe sa kladie dôraz na kľúčovú úlohu dopravy z hľadiska konkurencieschopnosti Únie. V uvedenej správe sa takisto uvádza riziko odklonu podnikateľských aktivít z dopravných uzlov v Únii do dopravných uzlov v susedstve Únie vyplývajúce z asymetrických predpisov. Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, len ak je prevádzkujúci letecký dopravca dotknutého letu leteckým dopravcom z Únie. Komisia by do troch rokov od začatia uplatňovania nariadenia (ES) č. 261/2004 mala posúdiť, či je možné vykonať revíziu rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia a ďalej tak zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich a posilniť rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov z Únie a z tretích krajín.
- (53) Mechanizmus ochrany cestujúcich v prípade platobnej neschopnosti leteckého dopravcu by sa mal posúdiť v kontexte revízie nariadenia (ES) č. 1008/2008.
- (54) Grónsko podlieha mimoriadne náročným meteorologickým podmienkam a vyznačuje sa veľmi nízkou hustotou obyvateľstva a odľahlosťou jeho osídlených oblastí. S cieľom zabezpečiť prepojenosť a zachovať dostupnosť letov v rámci Grónska by sa na lety v rámci Grónska nemali vzťahovať povinnosti týkajúce sa náhrady, a to ani vtedy, ak ide o prípojné lety s priletom na územie členského štátu alebo s odletom z územia členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy.

- (55) Nariadením (ES) č. 261/2004 by nemalo byť dotknuté postavenie Gibraltárskej šije, na ktorej sa nachádza gibraltárske letisko, ani právomoc nad ňou, ani súvisiaca právna pozícia Španielskeho kráľovstva. Vzhľadom na súčasné okolnosti a s cieľom zabezpečiť právnu istotu by sa malo spresniť, že pravidlá v nariadení (ES) č. 261/2004 by sa mali uplatňovať na gibraltárske letisko len vtedy, ak je Španielske kráľovstvo po vyriešení sporu medzi ním a Spojeným kráľovstvom schopné vykonávať účinnú kontrolu nad gibraltárskym letiskom a zabezpečiť na tomto letisku uplatňovanie pravidiel stanovených v nariadení (ES) č. 261/2004, a pokiaľ bolo oznámenie o vyriešení tohto sporu uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
- (56) Keďže ciele tohto nariadenia, a to ochrana práv cestujúcich v leteckej doprave spravodlivým a vyváženým spôsobom, zabezpečenie konkurencieschopnosti odvetvia letectva Únie a zachovanie prepojenosti pre cestujúcich v dlhodobom horizonte, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa za podmienok, ktoré sú v ňom špecifikované, stanovujú minimálne práva cestujúcich v leteckej doprave v týchto situáciách:

- a) bol im odmietnutý nástup do lietadla;
- b) ich let bol zrušený, má meškanie alebo bol preplánovaný na iný čas;
- c) zmeškali prípojný let;
- d) ich trieda sa zmenila na vyššiu alebo nižšiu.“

2. Článok 2 sa mení takto:

- a) písmená b) až f) sa nahrádzajú takto:

„b) „prevádzkujúci letecký dopravca“ znamená leteckého dopravcu, ktorý uskutočňuje alebo plánuje uskutočniť let na základe zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim alebo v mene inej právnickej osoby alebo fyzickej osoby, ktorá uzavrela zmluvu s týmto cestujúcim, vrátane leteckého dopravcu, ktorý na vykonávanie svojich letov používa lietadlo iného leteckého dopravcu s posádkou alebo bez posádky tohto iného dopravcu;

- c) „letecký dopravca z Únie“ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;
- d) „organizátor“ znamená osobu v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302**;
- e) „balík služieb“ znamená kombináciu cestovných služieb v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice (EÚ) 2015/2302;
- f) „letenka“ znamená platný dôkaz o zmluve o leteckej preprave bez ohľadu na jeho formu;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).“;

- b) písmeno g) sa vypúšťa;

c) písmená h) až l) sa nahrádzajú takto:

- „h) „konečné miesto určenia“ znamená miesto určenia letu alebo posledného prípojného letu v rámci cesty;
- i) „osoba so zdravotným postihnutím“ a „osoba so zníženou pohyblivosťou“ znamená každú osobu, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v spojení s rôznymi prekážkami môže obmedziť jej plnohodnotné a efektívne využívanie dopravy za rovnakých podmienok, ako majú ostatní cestujúci, alebo ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená v dôsledku veku;
- j) „odmietnutie nástupu do lietadla“ znamená odmietnutie leteckej prepravy cestujúcich, hoci sa dostavili na nástup podľa podmienok stanovených v článku 4 ods. 1, alebo keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie ich nástupu do lietadla, ako sú zdravie, bezpečnosť, bezpečnostná ochrana alebo nedostatočné cestovné doklady;
- k) „dobrovoľník“ znamená cestujúceho, ktorý sa dostavil na nástup do lietadla podľa podmienok stanovených v článku 4 ods. 1 a kladne reagoval na výzvu leteckého dopravcu adresovanú cestujúcim, ktorí sú pripravení nenastúpiť na palubu lietadla na svoj let výmenou za výhody;

- l) „zrušenie“ znamená nevykonanie letu, ktorý bol predtým plánovaný a na ktorý bola uzavretá zmluva o leteckej preprave, a zahŕňa situácie, keď:
- i) lietadlo vzlietlo, ale bolo z nejakého dôvodu buď presmerované na iné letisko, ako je letisko priletu uvedené na letenke, alebo bolo presmerované späť na letisko odletu a nemohlo pokračovať na letisko priletu uvedené na letenke, pokiaľ skutočné letisko priletu a letisko priletu uvedené na letenke neslúžia tomu istému mestu, veľkomestu alebo regiónu a letecký dopravca nezabezpečil cestujúcemu prepravu na letisko priletu uvedené na letenke, alebo;
 - ii) cestujúcemu bola vydaná letenka na let, pričom čas odletu uvedený na letenke cestujúceho bol preložený na skorší čas o viac ako jednu hodinu, pokiaľ nedošlo k zmene času odbavenia a nástupu do lietadla, alebo pokiaľ cestujúci nenastúpil na let s preplánovaným časom odletu;“;
- d) dopĺňajú sa tieto písmená:
- „m) „tretia krajina“ znamená akúkoľvek krajinu alebo časť územia členského štátu, na ktoré sa nevzťahujú zmluvy;
 - n) „meškanie pri odlete“ znamená rozdiel medzi časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom odletu;

- o) „meškanie pri prílete“ znamená rozdiel medzi časom priletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom priletu;
- p) „trieda prepravy“ znamená časť kabíny lietadla určená pre cestujúcich, ktorá sa vyznačuje rozdielnymi sedadlami, rozdielnou konfiguráciou sedadiel alebo akýmkoľvek iným rozdielom v službách poskytovaných cestujúcim v porovnaní s ostatnými časťami kabíny;
- q) „zmluva o leteckej preprave“ znamená zmluvu o preprave uzavretú medzi leteckým dopravcom alebo jeho splnomocneným zástupcom a cestujúcim na účely poskytnutia jedného alebo viacerých letov;
- r) „mimoriadne okolnosti“ znamenajú okolnosti, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a sú mimo jeho účinnej kontroly, ako sú okolnosti uvedené v nevyčerpávajúcom zozname mimoriadnych okolností uvedenom v bode 1 prílohy, ale vylučujú okolnosti uvedené v nevyčerpávajúcom zozname okolností uvedenom v bode 2 prílohy;
- s) „let“ znamená operáciu leteckej dopravy uskutočnenú jedným lietadlom medzi dvomi letiskami, ako sa uvádza na letenke, a to podľa vopred určeného plánu cesty, letového poriadku a s jedným identifikačným číslom bez ohľadu na to, či zahŕňa zastávky uskutočnené z výlučne technických a prevádzkových dôvodov;

- t) „prípojný let“ znamená let, ktorý je v rámci cesty určený na to, aby cestujúcemu umožnil odlet z počiatočného miesta odletu a prílet do miesta transferu, v ktorom nastúpi na iný let, alebo je určený na to, aby umožnil cestujúcemu odlet z miesta transferu s cieľom umožniť cestujúcemu docestovať do iného miesta transferu alebo konečného miesta určenia cestujúceho;
- u) „medzipristátie“ znamená úmyselné prerušenie cesty na základe jednej zmluvy o leteckej preprave na čas, ktorý presahuje čas potrebný na priamy tranzit, alebo pri zmene letov na čas, ktorý zvyčajne trvá až do času odletu nasledujúceho prípojného letu a ktorý vo výnimočných prípadoch zahŕňa prenocovanie;
- v) „cesta“ znamená let alebo prípojný lety, ktorými sa cestujúci prepravuje z počiatočného miesta odletu do konečného miesta určenia cestujúceho podľa jednej zmluvy o leteckej preprave, pričom let tam a let späť sa považujú za samostatné cesty;
- w) „čas odletu“ znamená čas, keď lietadlo opustí odletové stojisko, a to buď odtlačením alebo vlastným pohonom (čas začatia rolovania);
- x) „čas príletu“ znamená čas zapnutia parkovacích bŕzd lietadla na príletovom stojisku (čas umiestnenia klinov);

- y) „zdržanie na odbavovacej ploche“ znamená časový úsek dlhší než 30 minút, počas ktorého zostáva lietadlo pri odlete na zemi od momentu zatvorenia dverí lietadla do momentu jeho vzletu, alebo časový úsek dlhší než 30 minút od momentu, keď sa lietadlo pri prilete dotkne zeme, do momentu otvorenia dverí;
- z) „noc“ znamená čas od polnoci do 6.00 hod.;
- za) „dieťa“ znamená osobu, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu podľa zmluvy o leteckej preprave menej ako 14 rokov;
- zb) „dieťa do dvoch rokov“ znamená osobu, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu podľa zmluvy o leteckej preprave menej ako dva roky;
- zc) „trvanlivý nosič“ znamená akýkoľvek nástroj, ktorý umožňuje cestujúcemu uchovávať informácie spôsobom, ktorý k nim umožňuje prístup pre budúce využitie počas obdobia zodpovedajúceho účelu týchto informácií a ktorý umožňuje nezmenenú reprodukciu uložených informácií;
- zd) „prístupný formát“ znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám vrátane umožnenia rovnako reálneho a pohodlného prístupu takejto osobe aký má osoba bez akejkoľvek poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s príslušnými právnymi predpismi, najmä smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882*;

- ze) „narušenie“ znamená odmietnutie nástupu do lietadla, zrušenie, meškanie pri odlete, meškanie pri prilete alebo zdržanie na odbavovacej ploche;
- zf) „počiatočné miesto odletu“ znamená miesto odletu daného letu alebo prvého prípojného letu v rámci cesty.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

- a) na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy;
- b) na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, pokiaľ im neboli poskytnuté výhody alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom príslušného letu je letecký dopravca z Únie.

2. Odsek 1 sa uplatňuje pod podmienkou, že cestujúci:
 - a) majú letenku na príslušný let;
 - alebo
 - b) boli leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom presunutí z letu, na ktorý mali letenku, na iný let, bez ohľadu na dôvod.
3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo ani nepriamo dostupné pre verejnosť. Avšak uplatňuje sa na cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom v rámci vernostného programu alebo iného obchodného programu.
4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 2 písm. d), sa toto nariadenie vzťahuje len na cestujúcich prepravovaných motorovým lietadlom s pevnými krídlami.
5. Pokiaľ nie je stanovené inak, za splnenie povinností podľa tohto nariadenia je zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca.
6. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12 tohto nariadenia, sa toto nariadenie vzťahuje aj na cestujúcich prepravovaných v súlade s podmienkami stanovenými v zmluve o balíku cestovných služieb, ako je vymedzená v článku 3 bode 3 smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ uvedená zmluva o balíku cestovných služieb nie je ukončená alebo jej plnenie nie je narušené z iných dôvodov, než je narušenie uvedeného letu.
7. Článok 7 tohto nariadenia sa neuplatňuje, ak k narušeniu dôjde na prípojnóm lete s odletom z letiska v Grónsku a s príchodom na letisko v Grónsku.

8. Týmto nariadením nie je dotknutá právna pozícia Španielskeho kráľovstva, pokiaľ ide o územie Gibraltáru, ako aj šiju a letisko postavené na nej.

Bude sa uplatňovať na gibraltárske letisko, keď Španielske kráľovstvo bude môcť po vyriešení svojho sporu so Spojeným kráľovstvom vykonávať účinnú kontrolu nad uvedeným letiskom a zabezpečiť na tomto letisku uplatňovanie tohto nariadenia. Španielske kráľovstvo oznámi Komisii splnenie týchto podmienok a Komisia toto oznámenie o vyriešení uvedeného sporu uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Toto nariadenie sa uplatňuje na uvedené letisko od prvého dňa mesiaca nasledujúceho po dni uverejnenia uvedeného oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.“

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Odmietnutie nástupu do lietadla

1. Tento článok sa vzťahuje na cestujúcich, ktorí sa dostavia na nástup do lietadla pri odletovom výchoде po dokončení odbavenia online alebo odbavenia na letisku, ako je stanovené a v čase, ktorý uviedol prevádzkujúci letecký dopravca alebo sprostredkovateľ vopred a písomne (a to aj elektronickými prostriedkami), alebo ak čas nástupu do lietadla nie je uvedený, najneskôr 45 minút pred časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Tento článok sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí sa nedostavia na nástup do lietadla, keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že odmietne nástup do lietadla, bezodkladne o tom informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o právo na úhradu výdavkov alebo presmerovanie podľa článku 8 a právo na pomoc podľa článku 9.

Prevádzkujúci letecký dopravca vyzve dobrovoľníkov za podmienok, ktoré sa dohodnú medzi každým dobrovoľníkom a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Táto dohoda s každým dobrovoľníkom o výhodách nahrádza právo dobrovoľníka na náhradu podľa článku 7 ods. 1 vtedy, ak ju dobrovoľník výslovne schváli prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči. Ak takéto schválenie chýba, prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla poskytne dobrovoľníkovi náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1.

3. Ak nie je počet prihlásených dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup do lietadla zostávajúcim cestujúcim s letenkou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli s výnimkou cestujúcich uvedených v článku 11.
4. Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ihneď spresní dotknutým cestujúcim informácie o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16a.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim jasným spôsobom výber medzi úhradou výdavkov a presmerovaním v súlade s článkom 8. Odchyľne od článku 8 ods. 1 písm. a), ak majú cestujúci, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, nárok na úhradu výdavkov, táto úhrada výdavkov sa poskytne bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9. Odchyľne od článku 9 ods. 1 písm. a) sa občerstvenie poskytuje okamžite.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý cestujúcim odmietol nástup do lietadla proti ich vôli, poskytne dotknutým cestujúcim náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla.

5. Odseky 3 a 4 sa uplatňujú aj na spätné lety, pri ktorých je cestujúcemu odmietnutý nástup do lietadla z dôvodu, že cestujúci nenastúpil na let tam, na ktorý sa vzťahuje tá istá zmluva o leteckej preprave.
6. Ak cestujúci alebo sprostredkovateľ žiada o opravu chyby v mene alebo priezvisku jedného alebo viacerých cestujúcich alebo v prípade administratívnej zmeny týchto mien alebo priezvisk, prevádzkujúci letecký dopravca do 48 hodín pred odletom urobí aspoň raz jeho opravu alebo zmenu bez toho, aby cestujúcemu alebo sprostredkovateľovi účtoval akýkoľvek dodatočný poplatok.“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Zrušenie

1. V prípade zrušenia letu prevádzkujúci letecký dopravca zrušeného letu ihneď informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o úhradu výdavkov alebo presmerovanie podľa článku 8 a pomoc podľa článku 9, a tiež im poskytne informácie o postupe pri podaní žiadosti o náhradu podľa článku 7 a o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16a.

Prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu oznámi dotknutým cestujúcim dôvody zrušenia. Cestujúci majú právo dostať na požiadanie dôvody zrušenia písomne. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne tieto informácie jasným spôsobom do siedmich kalendárnych dní od predloženia žiadosti.

2. Prevádzkujúci letecký dopravca zrušeného letu bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim jasným spôsobom výber medzi úhradou výdavkov a presmerovaním v súlade s článkom 8.
3. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

4. Cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu zrušeného letu náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 2 po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b). Na tento účel letecký dopravca systematicky poskytuje cestujúcim vopred vyplnený formulár v prístupnom formáte a na trvalom nosiči. Letecký dopravca poskytne odpoveď v lehote stanovenej v článku 7 ods. 5.
5. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu zabrániť, ani keby letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na takéto mimoriadne okolnosti sa možno odvolávať len v rozsahu, v akom ovplyvňujú dotknutý let alebo aspoň jeden z troch predchádzajúcich letov, ktoré malo podľa plánu vykonať v následnom poradí to isté lietadlo, a za predpokladu, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a zrušením letu. Dôkazné bremeno týkajúce sa existencie tejto priamej príčinnej súvislosti nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

6. Právo na pomoc podľa odseku 3 a náhradu podľa odseku 4 sa neuplatňuje, ak boli cestujúci o zrušení informovaní najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Dôkazné bremeno súvisiace s tým, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.“

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Meškanie

1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca očakáva meškanie letu, dotknutých cestujúcich o tom informuje pokiaľ možno ihneď, ale najneskôr v čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho. Cestujúci v rámci možností dostávajú pravidelné aktuálne informácie o situácii v reálnom čase. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň dotknutých cestujúcich informuje o ich osobitných právach podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o pomoc podľa článku 9, poskytne im informácie o postupe pri žiadosti o náhradu podľa článku 7 a o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16a.

Prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu oznámi dotknutým cestujúcim dôvody meškania letu. Cestujúci majú právo dostať na požiadanie dôvody meškania pri prilete písomne. Prevádzkujúci letecký dopravca omeškaného letu poskytne tieto informácie jasným spôsobom do siedmich kalendárnych dní od predloženia žiadosti.

2. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.
3. Ak meškanie dosiahne prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 2, počítané od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho, prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu na výber medzi úhradou výdavkov a presmerovaním v súlade s článkom 8.
4. Cestujúci majú na požiadanie právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 2.

Cestujúci majú právo dostať na základe žiadosti náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 2 po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b).

5. Tento článok sa uplatňuje aj vtedy, ak prevádzkujúci letecký dopravca posunul čas odletu uvedený na letenke cestujúceho na neskôr.

Právo na pomoc podľa odseku 2 a úhradu výdavkov podľa odseku 4 sa neuplatňuje, ak bol cestujúci o takejto zmene informovaný najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Dôkazné bremeno súvisiace s tým, či a kedy bol cestujúci informovaný o zmene času, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

6. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že meškanie pri prilete bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu zabrániť, ani keby letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na takéto mimoriadne okolnosti sa možno odvolávať len v rozsahu, v akom ovplyvňujú dotknutý let alebo aspoň jeden z troch predchádzajúcich letov, ktoré malo podľa plánu vykonať v následnom poradí to isté lietadlo, a za predpokladu, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a meškaním pri odlete následného letu. Dôkazné bremeno týkajúce sa existencie tejto priamej príčinnej súvislosti nesie prevádzkujúci letecký dopravca.“

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

Zdržanie na odbavovacej ploche

1. V prípade zdržania na odbavovacej ploche prevádzkujúci letecký dopravca poskytuje cestujúcim v rámci možností pravidelné aktuálne informácie v reálnom čase.

2. S výhradou obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany zabezpečí prevádzkujúci letecký dopravca v prípade zdržania na odbavovacej ploche náležité vykurovanie alebo chladenie v kabíne pre cestujúcich, poskytne bezplatne prístup k hygienickým zariadeniam na palube a zabezpečí, aby cestujúcim uvedeným v článku 11 bola venovaná potrebná pozornosť. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne na palube bezplatne pitnú vodu, pokiaľ to nepredĺži zdržanie na odbavovacej ploche alebo to nie je v rozpore s požiadavkami v oblasti bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany letectva.
3. Ak zdržanie na odbavovacej ploche dosiahne tri hodiny na letisku nachádzajúcom sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, lietadlo sa presunie k odletovému východu alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie, kde sa cestujúcim umožní vystúpiť. Zdržanie na odbavovacej ploche sa môže predĺžiť nad rámec uvedeného času, len ak existujú dôvody v oblasti bezpečnosti, prístahovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany, pre ktoré lietadlo nemôže opustiť svoju pozíciu na odbavovacej ploche.
4. Cestujúci, ktorí vystúpili v súlade s odsekom 3, majú nárok na práva stanovené v článku 6 a v príslušných prípadoch v článku 11, pričom sa zohľadní zdržanie na odbavovacej ploche a čas odletu uvedený na letenke cestujúceho.

Článok 6b

Zmeškaný prípojný let počas ciest uskutočnených na základe jednej zmluvy o leteckej preprave

1. Ak cestujúci v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu zmešká prípojný let počas cesty, prevádzkujúci letecký dopravca predchádzajúceho letu je zodpovedný za to, aby bolo cestujúcemu poskytnuté presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b) a pomoc v súlade s článkom 9.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca nemôže cestujúceho presmerovať do uplynutia času stanoveného v článku 7 ods. 2 písm. a) a b) a vypočítaného od času odletu, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho na zmeškaný prípojný let, prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu a jasným spôsobom na výber úhradu výdavkov alebo presmerovanie v súlade s článkom 8.
3. Cestujúci majú tiež právo dostať na základe žiadosti náhradu od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje narušený let, v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim čas stanovený v článku 7 ods. 2.

Cestujúci majú právo získať od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje narušený let, na požiadanie náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prilete prekračujúcim čas stanovený v článku 7 ods. 2 po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b).
4. Ak cestujúci plánuje a uskutoční medzipristátie, letisko, na ktorom sa uskutočňuje medzipristátie, sa považuje za konečné miesto určenia cestujúceho.“

8. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Právo na náhradu

1. V prípade narušenia sa za podmienok vymedzených v článku 4, 5, 6 alebo 6a a v tomto článku uplatňujú tieto náhrady:

- a) 300 EUR v prípade všetkých ciest v rámci Únie a v prípade ciest na vzdialenosť 3 500 km alebo menej;
- b) 500 EUR v prípade ciest nad 3 500 km.

Odchyľne od písmena a) sa v prípade ciest medzi najvzdialenejšími regiónmi a iným územím členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, výška náhrady určí na základe skutočnej vzdialenosti ciest.

2. V prípade meškania pri prilete po presmerovaní v dôsledku zrušenia podľa článku 5, meškania pri prilete podľa článku 6 alebo meškania pri prilete po zmeškanom prípojnóm lete podľa článku 6b vzniká právo na náhradu v prípade meškania pri prilete, ktorého dĺžka trvania presahuje:

- a) štyri hodiny v prípade všetkých ciest v rámci Únie a v prípade ciest na vzdialenosť 3 500 km alebo menej;
- b) šesť hodín v prípade ciest nad 3 500 km.

3. Pri určovaní vzdialeností na účely tohto nariadenia je základom pre výpočet vzdialenosť medzi počiatočným miestom odletu a konečným miestom určenia. V prípade prípojného letu sa berie do úvahy len počiatočné miesto odletu a letisko konečného miesta určenia. Uvedené vzdialenosti sa merajú metódou ortodromickej dráhy.
4. Ak sa cestujúci rozhodli pokračovať v ceste podľa článku 8 ods. 1 písm. b) a pri presmerovaní nastane ďalšie narušenie, môže cestujúcemu počas jeho cesty do konečného miesta určenia vzniknúť právo na náhradu iba raz.
5. Žiadosti o náhradu podľa tohto článku podáva cestujúci do šiestich mesiacov od skutočného dátumu odletu, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho. Do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti buď prevádzkujúci letecký dopravca vyplátí náhradu, alebo poskytne cestujúcemu odôvodnenie nevyplatenia náhrady v súlade s článkom 5 ods. 5 alebo článkom 6 ods. 6, ktoré v príslušných prípadoch obsahuje aj jasné a podložené vysvetlenie mimoriadnych okolností. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.

Ak prevádzkujúci letecký dopravca požadovanú náhradu nevyplátí, cestujúci môže predložiť sťažnosť v súlade s článkom 16a.

6. Náhrada sa vypláca v hotovosti alebo inou formou, ak s tým cestujúci súhlasí prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči.“

9. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Právo na úhradu výdavkov alebo presmerovanie

1. V prípade narušenia sa cestujúcim bezplatne za podmienok vymedzených v článku 4, 5, 6 alebo 6b a v tomto článku ponúknu na výber tieto možnosti:
 - a) automatická úhrada úplných výdavkov na letenky vzťahujúcich sa na neuskutočnenú časť alebo časti cesty alebo ciest a na časť alebo časti cesty alebo ciest, ktoré sa už uskutočnili, ak tento let už neslúži svojmu účelu v súvislosti s pôvodnými cestovnými plánmi cestujúceho, spolu s prípadným spiatočným letom do počiatočného miesta odletu pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo skoršie, ak s tým cestujúci súhlasí, vyplatená do 14 kalendárnych dní odo dňa odletu narušeného letu uvedeného na letenke cestujúceho, a to v hotovosti alebo inou formou, ak s tým cestujúci súhlasí prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči;
 - b) pokračovanie cesty cestujúceho prostredníctvom jeho presmerovania do jeho konečného miesta určenia pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo po dohode s cestujúcim pred týmto časom; alebo

- c) presmerovanie do jeho konečného miesta určenia v neskoršom termíne podľa želania cestujúceho a pod podmienkou dostupnosti voľných miest.

Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti v súlade s článkom 10a, lehota uvedená v písmene a) tohto odseku sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.

- 2. Na to, aby cestujúci mohol docestovať do svojho miesta určenia pri najbližšej príležitosti podľa odseku 1, ponúkne prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcemu pod podmienkou dostupnosti voľných miest a za predpokladu, že ide o podmienky, ktoré sú porovnateľné s prepravnými podmienkami stanovenými v zmluve o leteckej preprave, aspoň jednu z nasledujúcich alternatívnych možností na zváženie a odsúhlasenie prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči:
 - a) let alebo prípojný lety, ktoré sa uskutočňujú na tej istej trase, ako je stanovené v zmluve o leteckej preprave;
 - b) iné trasy, a to aj na letiská alebo z letísk, ktoré sú alternatívne k letisku uvedenému v zmluve o leteckej preprave, pričom v takom prípade prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady na prepravu cestujúceho z letiska, ktoré bolo uvedené v zmluve o leteckej preprave, na alternatívne letisko, alebo z alternatívneho letiska na letisko, ktoré bolo uvedené v zmluve o leteckej preprave;
 - c) využitie služieb, ktoré prevádzkuje iný letecký dopravca, alebo
 - d) ak je to vhodné vzhľadom na prekonávanú vzdialenosť, použitie iného druhu dopravy.

3. Ak cestujúci informoval prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí pokračovať v ceste v súlade s odsekom 1 písm. b) a odsekom 4 a ak mu prevádzkujúci letecký dopravca neponúkol do troch hodín presmerovanie, cestujúci si môže v súlade s odsekom 2 presmerovanie zabezpečiť sám.

V prípade zrušenia sa prvý pododsek uplatňuje od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho.

Cestujúci pri vlastnom zabezpečení presmerovania obmedzí výdavky na to, čo je nevyhnutné, opodstatnené a primerané. Prevádzkujúci letecký dopravca do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti uhradí výdavky nepresahujúce 400 % plnej ceny letenky alebo leteniek, ktoré vznikli cestujúcemu. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.

4. Cestujúci si môže vybrať medzi úhradou výdavkov podľa odseku 1 písm. a) alebo presmerovaním v neskoršom termíne podľa odseku 1 písm. c), a to do momentu, keď cestujúci prijme presmerovanie pri najbližšej príležitosti, ktoré ponúkol prevádzkujúci letecký dopravca v súlade s odsekom 1 písm. b), alebo do chvíle, keď sa cestujúci rozhodne, že si presmerovanie zabezpečí sám podľa odseku 3.

Cestujúci informuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom výbere.“

10. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Právo na pomoc

1. V prípade narušenia a za podmienok uvedených v článkoch 4, 5, 6, 6a, a 6b a v tomto článku a ak sa čas čakania cestujúcich na let alebo náhradnú prepravu predĺži najmenej o dve hodiny, bezplatne sa im ponúkne:

- a) občerstvenie každé dve hodiny počas čakania;
- b) jedlo po troch hodinách a potom každých päť hodín počas čakania, pričom sa poskytujú maximálne tri jedlá denne;
- c) textové správy, prístup na internet a dva telefonické hovory.

Prevádzkujúci letecký dopravca môže pomoc poskytovanú podľa prvého pododseku obmedziť alebo odmietnuť, ak by jej poskytnutie viedlo k ďalšiemu oneskoreniu odletu meškajúceho letu alebo presmerovania vrátane odchodu alternatívnej dopravy.

2. Okrem toho, ak vznikne počas čakania na let alebo náhradnú prepravu potreba pobytu na jednu alebo viac nocí, cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

- a) ubytovanie v hoteli;
- b) preprava z letiska do ubytovania v hoteli a späť.

3. Prevádzkujúci letecký dopravca môže svoje povinnosti podľa odseku 1 písm. a) a b) a odseku 2 splniť prostredníctvom poukážok. Poukážky poskytnuté v súlade s odsekom 1 musí byť možné použiť vo všetkých obchodoch poskytujúcich stravu a občerstvenie na letisku, na ktorom dotknutí cestujúci uviazli, na palube ich letu a prípadne v ubytovaní poskytnutom podľa odseku 2 písm. a).
4. Ak si prevádzkujúci letecký dopravca neplní svoje povinnosti podľa odsekov 1, 2 a 3, dotknutí cestujúci môžu prijať vlastné opatrenia. Letecký dopravca, ktorý prevádzkuje narušený let, uhradí výdavky, ktoré vznikli cestujúcim, do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti o úhradu výdavkov, a to v rozsahu, v akom sú tieto výdavky nevyhnutné, primerané a úmerné dĺžke čakania a nákladom na občerstvenie a stravu v mieste letiska alebo na mieste ubytovania, kde cestujúci uviazli. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.
5. Na všetkých letiskách Únie zavedú riadiace orgány letísk opatrenia, ktorými zabezpečia, aby bez ohľadu na dennú dobu, let alebo terminál bola bezplatne k dispozícii pitná voda a nabíjacie stanice pre elektronické zariadenia.
6. Ak bolo narušenie spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a narušeniu by nebolo možné zabrániť ani vtedy, ak by letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia, môže letecký dopravca obmedziť poskytnuté ubytovanie v súlade s odsekom 2 písm. a) na maximálne tri noci.

7. Ak si cestujúci nachádzajúci sa v počiatočnom mieste odletu vyberie úhradu výdavkov podľa článku 8 ods. 1 písm. a), alebo ak si vyberie presmerovanie v neskoršom termíne podľa článku 8 ods. 1 písm. c), nemá v súvislosti s príslušným letom už žiadne ďalšie práva, pokiaľ ide o pomoc podľa odsekov 1 a 2.“

11. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Zvýšenie a zníženie triedy Zmena triedy na vyššiu a nižšiu

1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do vyššej triedy prepravy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, nemôže požadovať žiadnu dodatočnú platbu.
2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do nižšej triedy prepravy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, poskytne do 14 kalendárnych dní od zmeny triedy na nižšiu a prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 6 cestujúcemu náhradu, o ktorú cestujúci nemusí žiadať a ktorá je prinajmenšom rovnocenná týmto sumám:
 - a) 40 % ceny letu v prípade letov na vzdialenosť 3 500 km alebo menej, alebo
 - b) 75 % ceny letu v prípade letov na vzdialenosť nad 3 500 km.
3. Ak nie je cena letu uvedená na letenke, náhrada uvedená v odseku 2 sa vypočíta na základe príslušného pomeru vzdialenosti dotknutého letu k celkovej vzdialenosti, na ktorú sa vzťahuje zmluva o leteckej preprave, vypočítanej podľa článku 7 ods. 3.

4. Cena letu uvedená v tomto článku nezahŕňa dane a poplatky uvedené na letenke, pokiaľ povinnosť uhradiť uvedené dane a poplatky ani ich výška nezávisia od triedy prepravy, do ktorej bola daná letenka zakúpená.
5. Tento článok sa nevzťahuje na výhody zahrnuté do vyššej ceny v rámci tej istej triedy prepravy, ako napríklad na konkrétne miesta na sedenie alebo stravu.“

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Plány letísk pre nepredvídané udalosti

1. Na letiskách Únie, ktorých ročný objem prepravy cestujúcich presahuje päť miliónov cestujúcich, riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby bola prevádzka riadiaceho orgánu letiska a poskytovateľov základných letiskových služieb, najmä leteckých dopravcov a poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, koordinovaná pomocou náležitého plánu pre nepredvídané udalosti so zreteľom na prípadné situácie, keď dôjde k viacerým zrušeniam, viacerým meškaniam letov, alebo nastanú obe takéto situácie, a tieto situácie spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku. Plán pre nepredvídané udalosti sa vypracuje na zabezpečenie poskytnutia primeraných informácií uviaznutým cestujúcim a obsahuje opatrenia, ktorých cieľom je minimalizovať ich čas čakania a nepohodlie.
2. V plánoch letísk pre nepredvídané udalosti sa zohľadnia osobitné a individuálne potreby cestujúcich uvedené v článku 11.

3. Na vypracovaní plánu pre nepredvídané udalosti sa podieľa najmä výbor užívateľov letiska uvedený v smernici Rady 96/67/ES*, poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a ďalší poskytovatelia základných letiskových služieb. Plán pre nepredvídané udalosti obsahuje aj kontaktné údaje osoby alebo osôb, ktoré určili leteckí dopravcovia zúčastňujúci sa na práci výboru užívateľov letiska na to, aby ich na mieste zastupovali v prípade viacerých zrušení, viacerých meškaní letov alebo oboch takýchto situácií. Letecký dopravca zabezpečí, aby každá určená osoba mala v prípade narušenia prostriedky potrebné na pomoc cestujúcim v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z tohto nariadenia.
4. Riadiaci orgán letiska oznamuje plán pre nepredvídané udalosti výboru užívateľov letiska uvedenému v smernici 96/67/ES a na požiadanie aj vnútroštátnemu orgánu presadzovania poverenému presadzovaním tohto nariadenia podľa článku 16 ods. 1 tohto nariadenia.
5. Členský štát môže rozhodnúť, že letisko, ktoré sa nachádza na jeho území a nevzťahuje sa naň odsek 1, má plniť povinnosti stanovené v odsekoch 1 až 4.
6. Na letiskách Únie, ktorých ročný počet prepravovaných cestujúcich nedosahuje prahovú hodnotu stanovenú v odseku 1 alebo na ktoré sa nevzťahuje rozhodnutie členského štátu podľa odseku 5, vynaloží riadiaci orgán letiska všetko primerané úsilie s cieľom dosiahnuť koordináciu medzi používateľmi letiska a prijať spolu s nimi opatrenia na informovanie uviaznutých cestujúcich v prípade viacerých zrušení, viacerých meškaní letov alebo oboch takýchto situácií, a tieto situácie spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku.

* Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).“

13. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Cestujúci s osobitnými potrebami

1. Všetky informácie poskytované cestujúcim podľa tohto nariadenia sa poskytujú v prístupnom formáte.
2. Tento článok sa vzťahuje na osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, deti do dvoch rokov, deti bez sprievodu a tehotné ženy za predpokladu, že prevádzkujúci letecký dopravca bol informovaný o ich konkrétnych potrebách v oblasti pomoci najneskôr v čase, keď bolo oznámené narušenie. Vzťahuje sa aj na osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, za predpokladu, že prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi boli najneskôr pri odbavení oznámené ich potreby v oblasti osobitnej lekárskej pomoci; prevádzkujúci leteckí dopravcovia môžu požadovať dôkaz o takýchto potrebách.

O uvedenom oznámení platí, že sa vzťahuje na všetky cesty v rámci zmluvy o leteckej preprave.

3. Každý osobe, ktorá sprevádza osobu uvedenú v odseku 2 alebo sprevádza dieťa, sa najneskôr pri odbavení a pod podmienkou dostupnosti voľných miest bezplatne ponúkne možnosť sedieť na sedadle susediacom so sedadlom takejto osoby alebo dieťaťa.

4. Pri nástupe do lietadla uprednostnia prevádzkujúci leteckí dopravcovia osoby uvedené v odseku 2 a všetky osoby alebo uznané asistenčné psy s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú.
 5. Pri poskytovaní presmerovania a pomoci v súlade s článkami 8 a 9 venuje prevádzkujúci letecký dopravca osobitnú pozornosť potrebám osôb uvedených v odseku 2. Leteckí dopravcovia poskytnú toto presmerovanie a pomoc týmto osobám vrátane všetkých osôb alebo uznaných asistenčných psov s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú, čo najskôr.
 6. Na cestujúcich uvedených v odseku 2, ani na osoby alebo uznané asistenčné psy s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú, sa nevzťahuje článok 9 ods. 6.“
14. Článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Ďalšie práva

1. Toto nariadenie nemá vplyv na práva cestujúcich, ktoré vznikli na základe iných právnych aktov vrátane smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ nie je stanovené inak v tomto článku.

Náhrada poskytnutá podľa článku 7 alebo článku 10 ods. 2 tohto nariadenia sa odpočíta od náhrady alebo zníženia ceny poskytnutých podľa iných právnych aktov, napríklad smernice (EÚ) 2015/2302, ak práva, na základe ktorých sa poskytuje náhrada alebo zníženie ceny, chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ.

Podobne sa náhrada alebo zníženie ceny poskytnuté podľa iných právnych aktov, ako je smernica (EÚ) 2015/2302, odpočíta od náhrady poskytnutej podľa článku 7 alebo článku 10 ods. 2 tohto nariadenia, ak práva, za ktoré sa náhrada alebo zníženie ceny poskytuje, chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ.

Bez ohľadu na právo organizátorov balíkov cestovných služieb žiadať nápravu alebo refundáciu v súlade s článkom 22 smernice (EÚ) 2015/2302, bez toho, aby bol dotknutý článok 13 tohto nariadenia, a odchylne od článku 8 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia, ak je let súčasťou zmluvy o balíku cestovných služieb v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 3 smernice (EÚ) 2015/2302, cestujúci nemajú nárok na úhradu výdavkov podľa tohto nariadenia, pokiaľ zodpovedajúce právo vyplýva zo smernice (EÚ) 2015/2302.

2. Bez toho, aby boli dotknuté príslušné princípy a pravidlá vnútroštátneho práva vrátane prípadového práva, odsek 1 sa neuplatňuje pri dobrovoľníkoch za podmienok stanovených v článku 4 ods. 2.
3. Ak už bola cestujúcemu vyplatená náhrada alebo úhrada výdavkov podľa právnych predpisov tretej krajiny, suma takejto náhrady alebo úhrady výdavkov sa odpočíta od výšky náhrady alebo úhrady výdavkov poskytovanej podľa tohto nariadenia.“

15. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Právo na nápravu

Ak prevádzkujúci letecký dopravca vyplatil náhradu alebo si splnil iné povinnosti, ktoré sú mu uložené podľa tohto nariadenia, nemožno žiadne ustanovenie tohto nariadenia ani vnútroštátneho práva vykladať ako ustanovenie, ktoré obmedzuje jeho právo žiadať v súlade s uplatniteľným právom Únie alebo vnútroštátnym právom náhradu od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán.“

16. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Povinnosť informovať cestujúcich

1. Prevádzkujúci letecký dopravca na svojom webovom sídle a vo svojej mobilnej aplikácii umiestni informačné oznámenie, v ktorom sa uvádzajú práva podľa tohto nariadenia vrátane postupu vybavovania sťažností.
2. Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia informujú cestujúcich v rámci ponuky leteniek na let alebo prípojné lety a pred ich nákupom o:
 - a) druhu ponúkanej letenky alebo leteniek a najmä o tom, či sa na letenku alebo letenky vzťahuje jedna zmluva o leteckej preprave alebo kombinácia samostatných zmlúv o leteckej preprave;
 - b) právach a povinnostiach cestujúceho, prevádzkujúceho leteckého dopravcu a sprostredkovateľa podľa tohto nariadenia, ktoré sú pripojené k zmluve o leteckej preprave a obsahujú aj informácie o postupe úhrady výdavkov;
 - c) lehote, v ktorej môže cestujúci požiadať o zmenu mena bez akéhokoľvek dodatočného poplatku podľa článku 4 ods. 6, a o príslušnom postupe; a
 - d) podmienkach zmluvy o leteckej preprave.

Na splnenie požiadavky na poskytnutie informácií stanovenej v písmene b) prvého pododseku môžu letecký dopravca a sprostredkovateľ použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia, ktoré vypracovala a verejnosti sprístupnila Komisia vo všetkých úradných jazykoch Únie.

3. Sprostredkovateľ alebo letecký dopravca, ktorí predávajú letenky, na ktoré sa vzťahuje kombinácia zmlúv o leteckej preprave, informujú cestujúceho pred nákupom o tom, že na letenky sa vzťahujú samostatné zmluvy o leteckej preprave, a že práva podľa článkov 7, 8 a 9 na náhradu, úhradu výdavkov, presmerovanie alebo pomoc v prípade zmeškaného následného letu sa na základe samostatnej zmluvy o leteckej preprave neuplatňujú. Takéto informácie sa poskytujú jasným spôsobom pri predaji leteniek.

Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia poskytujú informácie podľa tohto odseku na trvanlivom nosiči v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni.

4. Riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby na odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích zariadení) a pri odletovom východe bol jasným spôsobom umiestnený tento text: „Ak vám bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ak bol váš let zrušený, alebo ak mešká najmenej dve hodiny, vyžiadajte si pri odbavovaní pulte alebo pri odletovom východe informačné oznámenie o vašich právach, najmä v oblasti úhrady nákladov alebo presmerovania, pomoci a prípadnej náhrady.“ Tento text sa zobrazuje prinajmenšom v jazyku alebo jazykoch miesta, kde sa nachádza letisko, a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. Riadiace orgány letiska na tento účel spolupracujú s prevádzkujúcimi leteckými dopravcami.“

17. Vkladá sa tento článok:

„Článok 15a

Sťažnosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi

1. Každý letecký dopravca a každý sprostredkovateľ zavedie vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti mechanizmus vybavovania sťažností týkajúcich sa práv a povinností podľa tohto nariadenia. Svoje kontaktné údaje sprístupňujú v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. Podrobné informácie o postupoch vybavovania sťažností sa sprístupňujú verejnosti, čo zahŕňa aj formát prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Cestujúcich tiež jasným spôsobom informujú o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov určených členskými štátmi podľa článku 16 a o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16a a v relevantných prípadoch o ich príslušných povinnostiach. Tieto informácie sa sprístupňujú v úradnom jazyku alebo úradných jazykoch členského štátu, v ktorom letecký dopravca a sprostredkovateľ prevádzkujú svoju činnosť.

2. Cestujúci, ktorí predkladajú sťažnosť prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1, ju musia podať do šiestich mesiacov od daného narušenia. Letecký dopravca alebo sprostredkovateľ, ktorému je sťažnosť adresovaná, do 30 kalendárnych dní od podania sťažnosti poskytne odôvodnenú odpoveď alebo, v riadne odôvodnených výnimočných prípadoch, informuje cestujúceho, že dostane konečnú odpoveď v lehote kratšej než dva mesiace odo dňa podania sťažnosti. Ak nebolo možné spor vyriešiť, uvedená odpoveď obsahuje aj príslušné kontaktné údaje orgánu či orgánov určených podľa článku 16 alebo orgánu či orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16a vrátane poštovej adresy, webového sídla a e-mailovej adresy takéhoto orgánu či orgánov.
3. Podaním sťažností cestujúcimi prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1 nie je dotknuté ich právo predkladať spory na mimosúdne riešenie v súlade s článkom 16a alebo domáhať sa nápravy prostredníctvom súdneho konania, pričom sa uplatnia premlčacie lehoty v súlade s vnútroštátnym právom.“

18. Článok 16 sa nahrádza takto:

„Článok 16

Presadzovanie

1. Každý členský štát určí vnútroštátny orgán presadzovania alebo vnútroštátne orgány presadzovania zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o cesty na letiská nachádzajúce sa na jeho území a z týchto letísk. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch, ktoré boli určené v súlade s týmto odsekom.

2. Vnútroštátny orgán presadzovania dôkladne monitoruje dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia a prijíma opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.
3. Cestujúci môžu vnútroštátnemu orgánu presadzovania oznamovať údajné porušenia tohto nariadenia. Vnútroštátny orgán presadzovania môže skúmať nahlásené údajné porušenia a na základe informácií obsiahnutých v uvedených oznámeniach rozhodovať o opatreniach v oblasti presadzovania.
4. Sankcie stanovené členskými štátmi za porušenie tohto nariadenia musia byť účinné, primerané a odradzujúce. Takéto sankcie majú byť predovšetkým dostatočné na to, aby poskytovali pre dopravcov a sprostredkovateľov finančný stimul na konzistentné dodržiavanie tohto nariadenia.
5. Vnútroštátne orgány presadzovania uverejnia na svojom webovom sídle do ... [šesť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a potom každých päť rokov správu o svojej činnosti, o opatreniach v oblasti presadzovania a ich výsledkoch vrátane uložených sankcií. Uvedené správy sa predkladajú aj Komisii.
6. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia oznamujú vnútroštátnym orgánom presadzovania požadované kontaktné údaje osoby alebo osôb alebo orgánu, ktoré určili, aby v členskom štáte, v ktorom pôsobia, v ich mene trvalo konali a prijímali dokumenty vydané vnútroštátnym orgánom alebo orgánmi presadzovania, pokiaľ ide o veci, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Vnútroštátne orgány presadzovania si môžu tieto informácie navzájom vymieňať na účely presadzovania tohto nariadenia.“

19. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16a

Mimosúdne riešenie sporov

Členské štáty zabezpečia, aby cestujúci v leteckej doprave mohli predkladať jednotlivé spory po podaní sťažností alebo žiadostí podľa tohto nariadenia subjektu alebo subjektom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov. Členské štáty informujú Komisiu o subjekte alebo subjektoch zodpovedných za riešenie sporov podľa tohto článku. Členské štáty môžu rozhodnúť, že tento článok sa bude uplatňovať len na spory medzi leteckými dopravcami alebo sprostredkovateľmi na jednej strane a spotrebiteľmi na strane druhej.“

20. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Preskúmanie a predkladanie správ

1. Komisia do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a potom každé tri roky predloží Európskemu parlamentu a Rade správu v súvislosti so zoznamom mimoriadnych okolností uvedenom v prílohe, týkajúcu sa udalostí, ktoré počas dvoch rokov predchádzajúcich každej správe ovplyvnili včasné a účinné prevádzkovanie letov.

K správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh.

2. Komisia do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní, presadzovaní a výsledkoch tohto nariadenia. Komisia do tejto správy zahrnie informácie o zvýšenej ochrane cestujúcich v leteckej doprave, pokiaľ ide o lety do a z tretích krajín prevádzkované dopravcami z tretích krajín.

V uvedenej správe sa uvedie aj preskúmanie súm stanovených v článku 7 ods. 1 a percentuálnych podielov stanovených v článku 10 ods. 2 a zohľadní sa okrem iného vývoj leteckého cestovného, miera inflácie a štatistiky odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení, meškaní a zmeškaných prípojných letov, ktoré možno pripísať leteckým dopravcom, ako aj štatistiky o zmene triedy na nižšiu triedu počas predchádzajúcich piatich rokov.

V správe, ktorá sa má podľa prvého pododseku predložiť do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] Komisia tiež posúdi:

- a) či je potrebné a možné vykonať revíziu rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a ďalej tak posilniť ochranu cestujúcich a rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov z Únie a z tretích krajín, ako aj aspekty prepojenosti; Komisia predovšetkým posúdi riziká vzniku konfliktov jurisdikcií a ťažkosti súvisiace s presadzovaním a odporučí spôsoby, ako zmierniť uvedené riziká a vyriešiť uvedené ťažkosti;

- b) či je potrebné upraviť prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 2, a to na základe štatistík týkajúcich sa vývoja meškaní a zrušení za päť rokov predchádzajúcich posúdeniu zo strany Komisie a za každý rok od ... [dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia];
- c) či je realizovateľná pokročilejšia automatizácia žiadostí o náhradu alebo platieb náhrady v prípade meškania.

V prípade potreby sa k správe pripoja legislatívne návrhy.“

- 21. Text uvedený v prílohe I k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako príloha k nariadeniu (ES) č. 261/2004.

Článok 2

Nariadenie (ES) č. 2027/97 sa mení takto:

- 1. V článku 2 sa odsek 1 mení takto:

- a) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) „letecký dopravca z Únie“ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).“;

b) dopĺňajú sa tieto písmená:

- „h) „mobilná pomôcka“ znamená akékoľvek zariadenie, ktoré je určené na pomoc pri mobilite osôb so zdravotným postihnutím alebo osôb so zníženou pohyblivosťou v zmysle článku 2 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006*;
- i) „uznaný asistenčný pes“ znamená psa so špeciálnym výcvikom na zvýšenie nezávislosti a samostatnosti osôb so zdravotným postihnutím, ktorý je úradne uznaný v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi predpismi, ak takéto predpisy existujú;
- j) „prístupný formát“ znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám vrátane toho, že sa takejto osobe poskytuje rovnako reálny a pohodlný prístup, aký má osoba bez poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi, najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882**;
- k) „sprostredkovateľ“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu inú ako dopravcu, ktorá na účely súvisiace s jej obchodnou, podnikateľskou alebo profesijnou činnosťou koná v mene dopravcu alebo cestujúceho na účely uzatvorenia zmluvy o preprave;

- l) „osobná vec“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá sa považuje za nevyhnutný aspekt prepravy cestujúcich, spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a buď má maximálne rozmery 40 x 30 x 15 cm, alebo spĺňa podmienku, že sa zmestí pod sedadlo nachádzajúce sa pred sedadlom, na ktorom sedí cestujúci;
- m) „príručná batožina“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá nie je osobnou vecou a ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).“

2. V článku 3 sa odsek 1 nahrádza takto:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu z Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť. To zahŕňa aj zodpovednosť leteckého dopravcu z Únie týkajúcu sa meškania cestujúceho alebo batožiny.“

3. V článku 3 sa vypúšťa odsek 2.

4. Článok 3a sa nahrádza takto:

„Článok 3a

Dodatočná suma, ktorú v súlade s článkom 22 ods. 2 Montrealského dohovoru a bez toho, aby bol dotknutý článok 6a, môže požadovať letecký dopravca z Únie v prípade, že cestujúci podá osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní svojej batožiny v mieste určenia, sa zakladá na sadzbe, ktorá odráža dodatočné náklady na prepravu a poistenie batožiny ocenennej nad výšku obmedzenia zodpovednosti. Sadzba sa na požiadanie sprístupní cestujúcim.“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

1. Letecký dopravca z Únie v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich bezodkladne, a v každom prípade najneskôr do 15 dní po určení totožnosti fyzickej osoby oprávnenej na kompenzáciu, zaplatí preddavky potrebné na zabezpečenie bezprostredných ekonomických potrieb, a to primerane k vzniknutým ťažkostiam.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška preddavku na cestujúceho v prípade jeho smrti aspoň 16 % minimálnej sumy zodpovednosti stanovenej podľa článku 21 ods. 1 Montrealského dohovoru a Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

3. Preddavok nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže byť započítaný voči akejkolvek následnej čiastke zaplatenej na základe zodpovednosti leteckého dopravcu z Únie, nie je však návratný s výnimkou prípadov uvedených v článku 20 Montrealského dohovoru alebo keď osoba, ktorá dostala preddavok, nie je osobou oprávnenou na kompenzáciu.“

6. Článok 6 sa mení takto:

- a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetci leteckí dopravcovia ponúkajúci v Únii leteckú prepravu musia zabezpečiť, aby mali cestujúci na všetkých predajných miestach vrátane predaja cez telefón alebo internet k dispozícii súhrnné informácie o hlavných ustanoveniach, ktorými sa riadi zodpovednosť za cestujúcich a ich batožinu vrátane lehôt na podanie žalôb o náhradu škody a možnosti podania osobitného vyhlásenia o batožine. Aby bola splnená táto požiadavka na informácie, leteckí dopravcovia z Únie použijú oznámenie uvedené v prílohe. Tieto súhrnné informácie alebo oznámenie sa nemôžu použiť ako základ nároku na kompenzáciu, ani na výklad ustanovení tohto nariadenia alebo Montrealského dohovoru.“;

- b) v odseku 2 sa dopĺňa táto zarážka:

„– práve bezplatne podať osobitné vyhlásenie o záujme týkajúce sa hodnoty ich mobilných pomôcok, ak je cestujúci osobou so zdravotným postihnutím alebo osobu so zníženou pohyblivosťou.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. V prípade všetkých preprav vykonávaných leteckými dopravcami z Únie sú limitmi uvedenými v súlade s informačnými požiadavkami odsekov 1 a 2 limity stanovené týmto nariadením, pokiaľ letecký dopravca z Únie neuplatňuje dobrovoľne vyššie limity. V prípade všetkých preprav vykonávaných leteckými dopravcami z tretích krajín odseky 1 a 2 sa uplatnia len vo vzťahu k preprave do Únie, z Únie alebo v rámci Únie.“;

d) dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Všetci leteckí dopravcovia poskytujú vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach formulár, ktorý cestujúcemu umožní okamžite podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny online alebo v papierovej forme. Dátum podania uvedeného formulára považuje letecký dopravca za dátum podania sťažnosti podľa článku 31 ods. 2 a 3 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak letecký dopravca požiada neskôr o ďalšie informácie. Tento odsek nemá vplyv na právo cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách stanovených v Montrealskom dohovore.

5. Všetky informácie poskytované podľa tohto článku a formuláre sťažností sa poskytujú v prístupnom formáte a sprístupňujú sa aj osobám, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje.

6. Všetky informačné povinnosti podľa tohto článku sa vzťahujú aj na sprostredkovateľov pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie alebo v rámci Únie.“

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

1. Pri preprave zapísaných mobilných pomôcok alebo uznaných asistenčných psov letecký dopravca z Únie vždy zabezpečí, aby každej osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou bola ponúknutá možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme na dodanie v mieste určenia podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a najneskôr pri odovzdaní pomôcky leteckému dopravcovi, a v prípade uznaného asistenčného psa pri nástupe do lietadla. V takom prípade neúčtuje letecký dopravca z Únie od dotknutých cestujúcich dodatočný poplatok. Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu pomôcky alebo v prípade smrti uznaného asistenčného psa alebo jeho zranenia, môže letecký dopravca z Únie od osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou požadovať, aby doložila výšku sumy uvedenej v osobitnom vyhlásení o záujme predložením dôkazu o nákladoch na nahradenie vrátane dočasného nahradenia mobilnej pomôcky alebo uznaného asistenčného psa.

Sprostredkovatelia ponúkajú dotknutým cestujúcim pri predaji leteckej prepravy v mene leteckého dopravcu z Únie možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006. Toto osobitné vyhlásenie o záujme sa podáva za rovnakých podmienok ako sú podmienky stanovené v prvom pododseku. Sprostredkovateľ postúpi toto vyhlásenie čo najskôr leteckému dopravcovi z Únie.

2. Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu pri preprave zapísaných mobilných pomôcok alebo v prípade smrti alebo zranenia uznaného asistenčného psa, je letecký dopravca z Únie povinný zaplatiť sumu neprekračujúcu sumu, ktorú uviedol cestujúci, pokiaľ nepreukáže, že nárokovaná suma je vyššia než skutočný záujem osoby na dodaní v mieste určenia.
3. Ak sa uplatňuje odsek 2 a bez toho, aby boli dotknuté články 7 a 8 a štvrtý odsek prílohy I k nariadeniu (ES) č. 1107/2006, leteckí dopravcovia z Únie urýchlene vynaložia všetko primerané úsilie na to, aby okamžite poskytli potrebné dočasné náhrady za zapísané mobilné pomôcky a dočasné riešenie na nahradenie uznaných asistenčných psov. Osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou sa povoľuje ponechať si túto dočasnú náhradu bezplatne dovtedy, kým sa nevyplatí náhrada uvedená v odseku 2, alebo kým leteckí dopravcovia z Únie nenahradia právnickým alebo fyzickým osobám náklady na potrebnú dočasnú náhradu mobilnej pomôcky alebo uznaného asistenčného psa.
4. Splnenie ustanovení odseku 3 nepredstavuje uznanie zodpovednosti leteckého dopravcu z Únie.

Článok 6b

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, všetci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie alebo v rámci Únie pri rezervácii, ako aj vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach jasne a v prístupnom formáte uvedú, a leteckí dopravcovia okrem toho na požiadanie sprístupnia na letisku (vrátane priestorov samoobslužných odbavovacích zariadení) tieto informácie:
 - rozmery a hmotnosť maximálnej povolenej batožiny, ktorú si cestujúci môžu vziať so sebou do kabíny, ako aj ktorú si môžu uložiť do nákladného priestoru lietadla, a to podľa príslušnej triedy prepravy pre každý let uvedený na rezervácii cestujúceho,
 - akékoľvek obmedzenia počtu kusov, ktoré sa uplatnia v rámci stanovenej maximálnej povolenej batožiny,
 - podmienky, za ktorých sa v kabíne pre cestujúcich alebo nákladnom priestore lietadla prepravujú krehké alebo cenné predmety, napríklad hudobné nástroje, športová výstroj, detské kočíky a detské sedačky,
 - bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, prípadné dodatočné poplatky za prepravu zapísanej a nezapísanej batožiny vrátane hudobných nástrojov uvedených v článku 6c,
 - osobitné dôvody, ktoré môžu brániť preprave nezapísanej batožiny v kabíne podľa odseku 3.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, leteckí dopravcovia povolia cestujúcim prepravovať v kabíne osobnú vec bez dodatočných nákladov.
3. Ak z osobitných dôvodov, ako sú napríklad bezpečnostné či kapacitné dôvody, alebo pre zmenu typu lietadla po vykonaní rezervácie, nie je možné prepraviť v kabíne osobnú vec uvedenú v odseku 2 alebo príručnú batožinu, môže letecký dopravca takúto nezapísanú batožinu prepraviť v nákladnom priestore lietadla, avšak bez ďalších nákladov pre cestujúceho.
4. Odseky 2 a 3 sa uplatňujú na všetkých leteckých dopravcov, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, ako aj na všetkých leteckých dopravcov z Únie, ktorí prilietajú na územie členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy.
5. Týmto článkom nie sú ovplyvnené obmedzenia týkajúce sa nezapísanej batožiny stanovené pravidlami Únie,, ako sú napríklad tie, ktoré sú uvedené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008* a vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/1998**, a medzinárodnými pravidlami bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany.

Článok 6c

1. Letecký dopravca z Únie povolí cestujúcemu prepravovať v kabíne pre cestujúcich hudobný nástroj, ak sú dodržané príslušné pravidlá v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ako aj technické špecifikácie a obmedzenia dotknutého lietadla. Hudobné nástroje sa prijímajú na prepravu v kabíne lietadla za podmienky, že sa môžu bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho. Letecký dopravca môže rozhodnúť, že hudobný nástroj je súčasťou povolenej nezapísanej batožiny cestujúceho a nesmie sa prepravovať nad rámec tejto povolenej batožiny.
2. Pod podmienkou dodržania pravidiel v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ak je hudobný nástroj príliš veľký na to, aby ho bolo možné bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho, môže letecký dopravca požadovať zaplatenie tarifnej ceny druhej letenky, ak sa tento hudobný nástroj prepravuje ako nezapísaná batožina na druhom sedadle. Okrem toho sa od cestujúcich môže vyžadovať, aby si pre seba a pre hudobný nástroj vybrali a zakúpili susediace sedadlá, pričom jedno z nich, určené pre hudobný nástroj, je vždy sedadlo pri okne. Hudobné nástroje sa na požiadanie prepravujú vo vykurovanej časti nákladného priestoru lietadla, ak je k dispozícii, a to pod podmienkou dodržania príslušných bezpečnostných pravidiel, priestorových obmedzení a technických špecifikácií dotknutého lietadla.

-
- * Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

8. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Komisia podá do ... [5 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia.“

9. Príloha k nariadeniu (ES) č. 2027/97 sa nahrádza textom uvedeným v prílohe II k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od ... [2 roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V ...

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA

Nevyčerpávajúce zoznamy okolností, ktoré sa na účely tohto nariadenia považujú za mimoriadne okolnosti, a okolnosti, ktoré sa na účely tohto nariadenia nepovažujú za mimoriadne okolnosti

1. Za mimoriadne okolnosti sa považujú:

- a) okolnosti, ktoré nesúvisia s prevádzkou lietadla, napríklad:
 - i) prírodné katastrofy alebo ekologické katastrofy, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
 - ii) meteorologické podmienky a poškodenie lietadla súvisiace s meteorologickými udalosťami, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu (napríklad zásahy bleskom, krupobitie, búrky, silné turbulencie alebo silný vietor);
 - iii) vojna alebo povstanie, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
 - iv) cezhraničné ohrozenie zdravia, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti článku 2 ods. 1 alebo 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2371¹ a ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu; a

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2371 z 23. novembra 2022 o závažných cezhraničných ohrozeniach zdravia, ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 1082/2013/EÚ (Ú. v. EÚ L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- v) zrážky lietadla s vtákmi alebo iným cudzím predmetom, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
- b) incidenty súvisiace s cestujúcim vrátane:
 - i) incidentov súvisiacich s cestujúcim s neprimeraným správaním v zmysle Montrealského protokolu z roku 2014, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu alebo ktoré spôsobia meškanie odletu;
 - ii) zdravotných rizík alebo núdzových zdravotných situácií (napríklad závažného ochorenia), ktoré boli zistené krátko pred odletom alebo si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu;
- c) iné incidenty, napríklad:
 - i) bezpečnostné riziká, poškodenie spôsobené sabotážou alebo teroristickými činmi alebo protiprávne činy, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
 - ii) skryté výrobné alebo konštrukčné chyby odhalené výrobcom alebo príslušným orgánom, a ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
 - iii) obmedzenia v oblasti manažmentu letovej prevádzky alebo kapacity letiska, alebo uzavretie vzdušného priestoru;
 - iv) čiastočné alebo úplné neplánované uzavretie letiska vrátane všeobecnej poruchy systému letiska, výpadok elektrickej energie a zlyhanie elektronickej komunikačnej siete alebo aktivácia plánu pre nepredvídané udalosti riadiacim orgánom letiska;

- v) štrajky poskytovateľov základných služieb, ako sú riadiaci orgán letiska, poskytovatelia leteckých navigačných služieb, poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, alebo štrajky prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ak sú spojené s požiadavkami mimo pôsobnosti prevádzkujúceho dopravcu;
- vi) neočakávaná absencia člena posádky nevyhnutného na vykonanie letu, ku ktorej dôjde z dôvodu choroby alebo smrti a mimo domovských základní prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo v dôsledku pandémie;
- vii) poškodenie lietadla v čase, keď sa nachádza na zemi, spôsobené tretími stranami, za ktoré letecký dopravca nie je zodpovedný, a ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
- viii) poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené cudzím predmetom, ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;
- ix) kontaminovaná vzletová a pristávacia dráha na letisku, ktorá nie je zlučiteľná s bezpečným vykonaním letu;
- x) neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu súvisiace s vybavením lietadla, ktoré nie sú v rámci prijateľných úrovní prevádzky v zmysle vymedzenia v základnom zozname minimálneho vybavenia, alebo v ňom stanovených minimálnych prevádzkových podmienok týkajúcich sa vybavenia, a ktoré nebolo možné napraviť v rámci preventívnej údržby [ako sa stanovuje v odseku 2 písm. a)]; a
- xi) zdravotné riziká alebo núdzové zdravotné situácie (napríklad závažné ochorenie) člena posádky po odlete, ktoré si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu.

2. Okolnosti na tomto zozname sa nepovažujú za mimoriadne okolnosti:
- a) technické problémy, ktoré bolo možné napraviť v rámci preventívnej údržby v súlade s pravidlami a postupmi Únie pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti lietadiel;
 - b) prevádzkové rozhodnutia a omeškanie pri postupoch týkajúcich sa posádky, odbavenia a nástupu do lietadla; a
 - c) nedostupnosť letovej posádky alebo palubných sprievodcov (pokiaľ nie sú spôsobené štrajkami uvedenými v odseku 1 písm. c) bode v) alebo neočakávanou absenciou z dôvodu choroby alebo smrti uvedenou v odseku 1 písm. c) bode vi)).“
-

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA

Informačné oznámenie podľa článku 6

INFORMAČNÉ OZNÁMENIE O ZODPOVEDNOSTI LETECKÉHO DOPRAVCU ZA CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINU

V tomto informačnom oznámení sú zhrnuté pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami z Únie na základe požiadaviek právnych predpisov Únie a Montrealského dohovoru.

KOMPENZÁCIA V PRÍPADE SMRTI ALEBO ZRANENIA

Zodpovednosť za zranenie alebo smrť cestujúceho spôsobené nehodou na palube lietadla alebo počas akýchkoľvek činností v rámci nástupu do lietadla a výstupu z neho nie je nijako finančne obmedzená.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 Montrealského dohovoru o oslobodení leteckého dopravcu, v prípade škôd do výšky limitu podľa článku 21 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), sa letecký dopravca nemôže zbaviť svojej zodpovednosti ani ju obmedziť. Letecký dopravca nie je zodpovedný nad uvedenú sumu, ak preukáže, že:

- škoda nevznikla v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu alebo opomenutia leteckého dopravcu alebo jeho zamestnancov či zástupcov, alebo
- škoda vznikla výlučne v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu alebo opomenutia tretej strany.

PREDDAVKY

Ak dôjde k usmrteniu alebo zraneniu cestujúceho, letecký dopravca do 15 dní od určenia osoby oprávnenej na kompenzáciu zaplatí preddavok na pokrytie bezprostredných ekonomických potrieb. V prípade smrti nesmie byť tento preddavok nižší než 16 % limitu podľa článku 21 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene).

MEŠKANIE SPÔSOBENÉ CESTUJÚCEMU

V prípade meškania pri preprave cestujúceho je letecký dopravca zodpovedný za škodu, pokiaľ neprijal všetky primerané opatrenia, aby sa škode zabránilo, alebo pokiaľ takéto opatrenia nebolo možné prijať. Zodpovednosť za meškanie pri preprave cestujúcich je obmedzená limitom podľa článku 22 ods. 1 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene).

MEŠKANIE BATOŽINY

V prípade meškania batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škodu do výšky limitu podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), pričom limit kompenzácie sa vzťahuje na cestujúceho, a nie na kus zapísanej batožiny. Letecký dopravca nie je zodpovedný, ak prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil škode vyplývajúcej z meškania batožiny, alebo ak takéto opatrenia nebolo možné prijať.

ZNIČENIE, STRATA ALEBO POŠKODENIE BATOŽINY

Letecký dopravca je zodpovedný za škodu do výšky limitu podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), pričom limit kompenzácie sa uplatňuje na cestujúceho, a nie na kus batožiny.

V prípade poškodenia alebo straty zapísanej batožiny je letecký dopravca zodpovedný, pokiaľ škoda nevznikla v dôsledku chyby, kvality alebo vady, ktoré sú vlastné danej batožine.

V prípade nezapísanej batožiny (príručnej batožiny) vrátane osobných vecí je letecký dopravca zodpovedný, iba ak škoda vznikla jeho zavinením alebo zavinením jeho zamestnancov alebo zástupcov.

VYŠŠIE LIMITY PRE BATOŽINU

Vyššie limity zodpovednosti sa môžu uplatniť vtedy, keď cestujúci najneskôr pri odbavení podal osobitné vyhlásenie a v prípade potreby zaplatil dodatočný poplatok. Takýto dodatočný poplatok vychádza zo sadzby spojenej s dodatočnými nákladmi, ktoré vzniknú pri preprave a poistení dotknutej batožiny nad výšku limitu zodpovednosti podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene). Sadzba sa na požiadanie sprístupní cestujúcim.

Osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sa systematicky ponúka možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme týkajúce sa prepravy ich mobilnej pomôcky alebo ich uznaného asistenčného psa bez dodatočných nákladov, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a najneskôr pri odovzdaní pomôcky leteckému dopravcovi, a v prípade uznaného asistenčného psa pri nástupe do lietadla.

OSLOBODENIE OD ZODPOVEDNOSTI

Ak dopravca preukáže, že akákoľvek škoda, na ktorú sa vzťahujú pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami z Únie podľa požiadaviek nariadenia (ES) č. 2027/97 a Montrealského dohovoru, vrátane smrti alebo zranenia, bola spôsobená nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom alebo opomenutím osoby, ktorá vzniesla nárok na kompenzáciu, alebo osoby, od ktorej si takáto osoba odvodzuje svoje práva, alebo že k vzniku takejto škody uvedené osoby prispeli, je dopravca úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti voči nárokujúcej strane v rozsahu, v ktorom takáto nedbanlivosť, protiprávny čin alebo opomenutie danú škodu spôsobili alebo k nej prispeli.

LEHOTY NA PODANIE SŤAŽNOSTI TÝKAJÚCEJ SA BATOŽINY

V prípade poškodenia, meškania, straty alebo zničenia batožiny musí cestujúci vo všetkých prípadoch čo najskôr podať sťažnosť leteckému dopravcovi. Cestujúci je povinný podať sťažnosť do siedmich dní v prípade poškodenia zapísanej batožiny a do 21 dní v prípade meškania batožiny, v oboch prípadoch počítajúc odo dňa, keď bola batožina daná cestujúcemu k dispozícii. V tejto súvislosti môžu cestujúci nájsť na webových sídlach a v online aplikáciách leteckých dopravcov osobitný formulár, ktorý možno predložiť buď v papierovej forme, alebo online. Tento formulár sťažnosti musí letecký dopravca prijať na letisku ako sťažnosť. Dátum podania takejto sťažnosti považuje letecký dopravca za dátum podania sťažnosti podľa článku 31 ods. 2 a 3 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak letecký dopravca požiada neskôr o ďalšie informácie.

ZODPOVEDNOSŤ ZMLUVNÝCH A SKUTOČNÝCH DOPRAVCOV

Ak letecký dopravca, ktorý skutočne vykonáva let, nie je totožný so zmluvným leteckým dopravcom, cestujúci má právo adresovať sťažnosť alebo uplatniť nárok na náhradu škody u ktoréhokoľvek z týchto dopravcov. Zahŕňa to aj prípady, keď sa jednému z týchto dvoch dopravcov podalo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny.

LEHOTA TÝKAJÚCA SA UPLATNENIA NÁROKU NA SÚDE

Akékoľvek návrhy, ktorými sa uplatňuje nárok na náhradu škody, sa musia podať na súd do dvoch rokov od dátumu priletu lietadla alebo od dátumu, keď malo lietadlo priletieť.

ZNIČENIE, STRATA, POŠKODENIE ALEBO MEŠKANIE MOBILNÝCH POMÔCOK

Letecký dopravca je zodpovedný za zničenie, stratu, poškodenie alebo meškanie mobilnej pomôcky do výšky limitu podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), pričom limit kompenzácie sa uplatňuje na cestujúceho, a nie na kus batožiny.

Vyššie limity zodpovednosti sa bez dodatočných nákladov môžu uplatniť vtedy, keď cestujúci najneskôr pri odbavení podal osobitné vyhlásenie, v ktorom uviedol výšku nákladov na kompenzáciu svojej mobilnej pomôcky.

Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu mobilných pomôcok, letecký dopravca vyplatí kompenzáciu neprekračujúcu sumu uvedenú v osobitnom vyhlásení.

Pred vyplatením tejto kompenzácie vynaloží letecký dopravca všetko primerané úsilie na to, aby okamžite poskytol potrebné dočasné náhrady za mobilné pomôcky aj po ukončení cesty dotknutých cestujúcich.

ZÁKLAD PRE INFORMÁCIE

Základom pre pravidlá uvedené vyššie je Montrealský dohovor z 28. mája 1999, ktorý je v Únii vykonávaný nariadením (ES) č. 2027/97 (zmeneným nariadením (ES) č. 889/2002 a nariadením (EÚ) 2025/...⁺) a v členských štátoch ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.“

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, referenčné číslo tohto pozmeňujúceho nariadenia.