2026/2202

2.10.2026

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2026/2202

z dnia 16 września 2026 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego [1],

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, uwzględniając wspólny projekt zatwierdzony w dniu 15 czerwca 2026 r. przez komitet pojednawczy [2],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady [3], a także rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 [4] znacząco przyczyniły się do ochrony praw pasażerów lotniczych w sytuacjach, kiedy ich plany podróży zostają zakłócone wskutek odmowy przyjęcia na pokład, dużych opóźnień, odwołania lotów lub nieprawidłowej obsługi bagażu.

(2) Prawodawca Unii potwierdza cele określone w motywach 1 i 4 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w jego pierwotnej postaci, dotyczące unijnych przepisów w zakresie transportu lotniczego, a mianowicie zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, pełne uwzględnienie ogólnych wymogów ochrony konsumentów, zgodnie z art. 38 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, oraz podwyższenie standardów ochrony określonych w tym rozporządzeniu, przy jednoczesnym zapewnieniu wyważonego podejścia sprzyjającego połączeniom i konkurencyjności unijnych przewoźników lotniczych. Aby osiągnąć te cele, niniejsze rozporządzenie wzmacnia prawa pasażerów lotniczych poprzez zwiększenie pewności prawa zarówno dla pasażerów lotniczych, jak i przewoźników lotniczych, uwzględniając liczne orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwanego dalej „Trybunałem Sprawiedliwości") dotyczące interpretacji rozporządzenia nr 261/2004 w jego pierwotnej wersji, a także poprzez zapewnienie, aby przewoźnicy lotniczy działali na jednolitych zasadach na zliberalizowanym rynku. Oznacza to również, że standardy ochrony określone w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wzmocnić. W związku z tym należy egzekwować prawa pasażerów lotniczych chronione na podstawie rozporządzeń (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 2027/97 oraz zapewnić skuteczniejsze oraz bardziej efektywne i bardziej spójne stosowanie takich praw w całej Unii, przy jednoczesnym uwzględnieniu interesów przewoźników lotniczych oraz zachowaniu równowagi między interesami pasażerów lotniczych i przewoźników lotniczych.

[1] Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 115.

[2] Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2014 r. (Dz.U. C 93 z 24.3.2017, s. 336) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 29 września 2025 r. (Dz.U. C, C/2025/5782. 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 21 stycznia 2026 r. (Dz.U. C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 7 lipca 2026 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 13 lipca 2026 r.

[3] Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

[4] Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(3) Szereg niedociągnięć, stwierdzonych podczas wykonywania praw na podstawie rozporządzeń (WE) nr 261/2004 oraz (WE) nr 2027/97, uniemożliwił jednak realizację pełnego potencjału tych praw pod względem ochrony pasażerów. Zapewnienie skuteczniejszego, bardziej efektywnego i spójnego stosowania praw pasażerów lotniczych w całej Unii wymaga wprowadzenia wielu zmian w obecnych ramach prawnych. Fakt ten podkreślono w komunikacie Komisji z dnia 27 października 2010 r. zatytułowanym „Sprawozdanie na temat obywatelstwa UE – 2010 r. Usuwanie przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE", w którym zapowiedziano środki mające na celu zapewnienie zbioru wspólnych praw, w szczególności pasażerom lotniczym, a także odpowiednie egzekwowanie tych praw.

(4) Pasażerowie podróżujący lotem objętym zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, w całości albo po obniżonej taryfie, powinni mieć te same prawa na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

(5) Aby zwiększyć pewność prawa dla przewoźników lotniczych i pasażerów lotniczych, potrzebna jest definicja pojęcia „nadzwyczajne okoliczności". Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości pojęcie „nadzwyczajne okoliczności" powinno odnosić się w szczególności do zdarzeń, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy zwykłego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego faktyczną kontrolą. Te dwa warunki muszą być spełnione łącznie. W celu zapewnienia większej jasności i przewidywalności należy również sporządzić niewyczerpujący wykaz zdarzeń, które należy uznać za spełniające te warunki zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości. Komisja powinna dokonywać przeglądu wykazu nadzwyczajnych okoliczności co pięć lat i w stosownych przypadkach przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący aktualizacji tego wykazu. Aby na dane zdarzenie można było powołać się jako na nadzwyczajną okoliczność, musi ono spełniać wszystkie warunki określone w wykazie. W przypadku powołania się na zdarzenie niewymienione w wykazie jako na nadzwyczajną okoliczność, spełnienie powyższych łącznych warunków należy oceniać indywidualnie dla każdego przypadku. Wystąpienie nadzwyczajnej okoliczności i powołanie się na nią przez przewoźnika lotniczego w związku z zakłóceniem danego lotu nie stanowi wystarczającej podstawy do zwolnienia przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Takie zwolnienie powinno mieć miejsce wyłącznie w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy udowodni również, że nadzwyczajne okoliczności spowodowały zakłócenie i że zakłócenia nie można było uniknąć, nawet gdyby przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki.

(6) W przypadku gdy przewoźnik lotniczy powołuje się na nadzwyczajne okoliczności, pasażerowi należy przekazać jasne i poparte dowodami wyjaśnienie dotyczące danych nadzwyczajnych okoliczności. Wyjaśnienie to powinno służyć poinformowaniu pasażera w jasny i przejrzysty sposób o okolicznościach powodujących zakłócenie. W związku z tym przekazywane informacje powinny odnosić się do konkretnego zakłócenia dotyczącego lotu danego pasażera. Przewoźnicy lotniczy powinni przekazywać te informacje w zwięzły sposób, używając prostego języka pozbawionego żargonu branżowego i prawnego, tak aby przekaz był łatwo zrozumiały dla pasażera. Wyjaśnienie to powinno służyć wyłącznie jako informacja dla pasażera i należy je wyraźnie odróżnić od dowodu, jaki przewoźnicy lotniczy mogą być zobowiązani przedstawić krajowym organom wykonawczym, innym organom lub sądom.

(7) W swoim wyroku w sprawie C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland przeciwko Diether Schenkel) ([5]) dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że pojęcie „lotu" w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie zostało zdefiniowane, ale Trybunał Sprawiedliwości interpretował je w ten sposób, że oznacza on co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc „odcinek" tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę. W celu uniknięcia niepewności oraz w świetle zdobytych doświadczeń należy teraz przewidzieć jasną definicję „lotu", a także powiązanych pojęć „lotu łączącego" i „podróży".

([5]) Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines – Direktion für Deutschland przeciwko Diether Schenkel, sprawa C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

(8) W swoim wyroku w sprawie C-537/17 (Claudia Wegener przeciwko Royal Air Maroc SA) ([6]) dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 miało zastosowanie do części każdego lotu, która była częścią jednej podróży w ramach zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, niezależnie od tego, gdzie lot miał miejsce, w tym do lotów w pełni wykonywanych poza Unią. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie niezależnie od tego, czy początkowe miejsce odlotu znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, czy też – w przypadku obsługującego przewoźnika lotniczego będącego unijnym obsługującym przewoźnikiem lotniczym – gdy ostateczne miejsce docelowe podróży znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty.

(9) Bilety są wystawiane lub zatwierdzane przez obsługującego przewoźnika lotniczego po zawarciu umowy transportu lotniczego z pasażerem. Powinny one być możliwe do zidentyfikowania za pomocą niepowtarzalnego numeru biletu oraz zawierać niepowtarzalne odniesienie do jednej umowy transportu lotniczego wydanej w czasie dokonywania rezerwacji. Powinny one obejmować jeden lot lub lot łączący, bez uwzględniania pośrednich przystanków do celów technicznych i operacyjnych. Powinny one zawierać szereg informacji dotyczących tego lotu lub tego lotu łączącego, takich jak data lotu, lotniska odlotu i przylotu, planowy czas odlotu i przylotu, imię i nazwisko pasażera, numer lotu i nazwę obsługującego przewoźnika lotniczego.

(10) Pasażerowie powinni mieć możliwość dokonywania świadomych wyborów podczas przeglądania ofert taryf lotniczych oraz powinni mieć możliwość ustalenia, czy ochrona zapewniania na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ma pełne zastosowanie podczas podróży w obie strony do i z Unii. Należy zatem wprowadzić odpowiednie przepisy dotyczące dobrowolnej „unijnej etykiety praw pasażerów lotniczych". Używanie takiej etykiety powinno pozostać dobrowolne dla przewoźników lotniczych i pośredników, gdy oferują różne warianty lotu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik lotniczy lub pośrednik jest zobowiązany do używania tej etykiety na podstawie umowy handlowej zwartej z obsługującym przewoźnikiem lotniczym.

(11) W swoim wyroku w sprawie C-22/11 (Finnair Oyj przeciwko Timy'emu Lassooyowi) ([7]) dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" musi być interpretowane w ten sposób, że obejmuje nie tylko odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z nadmiernej liczby rezerwacji (ang. *overbooking*), lecz również odmowę przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak przyczyny operacyjne. Pasażerowie, którzy stawili się do wejścia na pokład i którym odmówiono przyjęcia na pokład lub którzy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli, powinni otrzymać zwrot należności i odszkodowanie bez zbędnej zwłoki.

(12) Jednocześnie istnieją uzasadnione podstawy do odmowy przyjęcia pasażerów na pokład, takie jak względy dotyczące zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony lub nieodpowiednie dokumenty podróży. Przewoźnicy lotniczy mają również uzasadnione powody, aby odmówić przyjęcia na pokład pasażerów wykazujących niewłaściwe zachowanie zagrażające bezpieczeństwu lub ochronie lotu, zgodnie ze zmienioną Konwencją w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statku powietrznego, podpisaną w Tokio w dniu 14 września 1963 r. W takich przypadkach ciężar dowodu powinien spoczywać na obsługującym przewoźniku lotniczym.

(13) W celu poprawy poziomu ochrony pasażerom nie należy odmawiać przyjęcia na pokład dowolnego lotu w ramach podróży powrotnej ze względu na to, że nie odbyli oni lotu lub lotów w ramach podróży do miejsca docelowego w ramach tej samej umowy transportu lotniczego. Ponadto przewoźnicy lotniczy nie powinni mieć możliwości pobierania od pasażerów jakichkolwiek opłat z tytułu nieodbycia przez nich jednego lub większej liczby lotów w ramach podróży do miejsca docelowego.

([6]) Wyrok Trybunału (ósma izba) z dnia 31 maja 2018 r., Claudia Wegener przeciwko Royal Air Maroc SA, sprawa C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

([7]) Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 4 października 2012 r., Finnair Oyj przeciwko Timy'emu Lassooyowi, sprawa C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(14) Obecnie pasażerowie są niekiedy obciążani karnymi opłatami administracyjnymi za poprawianie błędów w pisowni ich imion i nazwisk. Uzasadnione korekty błędów w rezerwacjach lub zmiany administracyjne powinny być dokonywane bezpłatnie, a rozbieżności pomiędzy imieniem lub nazwiskiem pasażera podanym przy rezerwacji, a imieniem lub nazwiskiem skorygowanym, nie powinny być powodem do odmowy wejścia na pokład, pod warunkiem że żądana korekta lub zmiana nie spowoduje zmiany godziny, daty lub trasy lotu lub zmiany pasażera.

(15) W przypadkach odwołania lotu wybór między otrzymaniem zwrotu należności, kontynuacją podróży po zmianie jej planu lub odbyciem podróży w późniejszym terminie powinien być decyzją pasażera, a nie przewoźnika lotniczego. W niektórych sytuacjach pasażerowie mogliby woleć otrzymać zwrot należności lub odszkodowanie w formie bonu. W celu poprawy zarówno elastyczności dla przewoźników lotniczych, jak i z myślą o większym wyborze dla pasażerów w przypadku wystąpienia zakłócenia, które daje pasażerowi prawo do zwrotu należności lub odszkodowania, pasażer powinien mieć prawo wyboru, po wyrażeniu wyraźnej zgody na trwałym nośniku, czy zaakceptować taki zwrot należności lub odszkodowanie w formie bonu o wartości odpowiadającej co najmniej kwocie należnego zwrotu lub należnego odszkodowania. Opcja bonu powinna być prezentowana w sposób jasny i na równi z innymi opcjami zwrotu kosztów i odszkodowania. Jeżeli bon nie zostanie wykorzystany, lub nie zostanie wykorzystany w całości, do końca okresu jego ważności, przewoźnik lotniczy powinien automatycznie zwrócić jego niewykorzystaną kwotę w całości.

(16) Organy zarządzające portami lotniczymi w portach lotniczych, w których całkowity ruch pasażerski wynosi więcej niż cztery miliony pasażerów rocznie przez co najmniej trzy następujące po sobie lata, oraz podmioty świadczące podstawowe usługi w porcie lotniczym, w szczególności przewoźnicy lotniczy i podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, powinny współpracować w celu zminimalizowania wpływu licznych zakłóceń lotu na pasażerów. W tym celu organy zarządzające portem lotniczym powinny opracować plany reagowania awaryjnego na wypadek takich zdarzeń wspólnie z komitetem użytkowników portu lotniczego i innymi podmiotami świadczącymi podstawowe usługi w porcie lotniczym, w tym z podmiotami świadczącymi specjalną pomoc dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Krajowe organy wykonawcze powinny monitorować przestrzeganie planów reagowania awaryjnego przez organ zarządzający portem lotniczym. W portach lotniczych, w których całkowity ruch pasażerski wynosi mniej niż cztery miliony pasażerów rocznie przez co najmniej trzy następujące po sobie lata, organ zarządzający portem lotniczym powinien dołożyć wszelkich racjonalnych starań w celu koordynacji i dokonania uzgodnień z użytkownikami portu lotniczego w sytuacjach, które mogłyby doprowadzić do unieruchomienia znacznej liczby pasażerów, oraz informować pasażerów unieruchomionych.

(17) W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla pasażerów napotykających duże opóźnienia, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH) i C-432/07 (Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA) ([8]), obejmujące trzygodzinny próg dotyczący wszystkich pasażerów oraz specjalne gwarancje w przypadku lotów długodystansowych poza Unię, zachęcające przewoźników do zapewnienia, aby pasażerowie docierali do ostatecznego miejsca docelowego punktualnie.

(18) Opóźnienie przylotu należy liczyć od planowego czasu przylotu do ostatecznego miejsca docelowego, wskazanego na bilecie pasażera. Dotyczy to zwłaszcza przypadków, gdy na przykład statek powietrzny wystartował, lecz był następnie zmuszony do powrotu do portu lotniczego wyjścia i ponownego startu w późniejszym czasie. W przypadku zmiany planu podróży poprzez skorzystanie z innego rodzaju transportu, do obliczenia opóźnienia przylotu należy wziąć pod uwagę rzeczywisty czas przybycia pasażera do ostatecznego miejsca docelowego, niezależnie od użytego środka transportu. W przypadku gdy lot jest opóźniony lub przełożony na późniejszy termin mniej niż 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera wydanym w momencie rezerwacji, opóźnienie przylotu należy liczyć od planowego czasu przylotu wskazanego na bilecie pasażera wydanym w momencie rezerwacji. W przypadkach, gdy lot został przełożony co najmniej 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera wydanym w momencie rezerwacji lub – jeżeli lot został przełożony po tym czasie – gdy pasażer skorzystał z lotu, który został przełożony na wcześniejszy czas, opóźnienie przylotu należy liczyć od planowego czasu przylotu wskazanego na bilecie pasażera wydanym w momencie przełożenia lotu. W przypadku gdy pasażerowie zostali przekierowani w wyniku zakłócenia, w odniesieniu do lotu alternatywnego opóźnienie przylotu należy liczyć od planowego czasu przylotu wskazanego na bilecie wydanym na lot alternatywny.

([8]) Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 19 listopada 2009 r., Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) i Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA (C-432/07), sprawy połączone C-402/07 oraz C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

(19) Zapewnienie większej przejrzystości w zakresie efektywności środowiskowej usług transportowych może dać klientom więcej informacji na potrzeby dokonywania przez nich wyborów. Oznakowanie emisji lotniczych ustanowione na podstawie art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 ([9]) jest do dyspozycji przewoźników lotniczych, jeżeli chcą oni podawać na swoich stronach internetowych i na biletach – w łatwo dostępnym formacie i w sposób umożliwiający porównywanie – dokładne i obiektywne informacje o emisji gazów cieplarnianych w związku ze świadczonymi przez nich usługami lotniczymi.

(20) W celu zapewnienia pewności prawa, w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie potwierdzić, że zmiana rozkładu lotów ma na pasażerów podobny wpływ jak odwołania lub opóźnienia, zatem powinna stanowić podstawę do skorzystania z podobnych praw.

(21) Pasażerowie, którzy w wyniku zakłócenia poprzedniego lotu utracili lot łączący, który jest częścią podróży, powinni otrzymać odpowiednią pomoc w oczekiwaniu na zmianę planu podróży. W takich przypadkach, zgodnie z zasadą równego traktowania oraz z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-11/11 (Air France przeciwko Folkertsom) ([10]), pasażerowie powinni być uprawnieni do odszkodowania po dotarciu alternatywnym lotem lub transportem do ostatecznego miejsca docelowego, podobnie jak pasażerowie, których dotyczą zakłócenia lotów bezpośrednich.

(22) W momencie dokonywania rezerwacji i przed zakupem biletów przewoźnicy lotniczy lub, w stosownych przypadkach, pośrednicy powinni wyraźnie informować pasażerów, czy ich plany podróży byłyby objęte jedną umową transportu lotniczego, a także o prawach przysługujących im na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, w szczególności w odniesieniu do utraconych lotów łączących.

(23) W celu zwiększenia ochrony pasażerów należy wyjaśnić, że pasażerom, których lot był opóźniony, powinno przysługiwać prawo do pomocy i odszkodowania bez względu na to, czy oczekują w terminalu portu lotniczego, czy też znajdują się już na pokładzie statku powietrznego. Ponieważ jednak pasażerowie należący do tej ostatniej kategorii nie mają dostępu do usług możliwych do uzyskania w terminalu, należy wzmocnić ich prawa w odniesieniu do podstawowych potrzeb oraz w odniesieniu do możliwości opuszczenia pokładu. Prawo do opuszczenia pokładu może być ograniczone tylko wtedy, gdy istnieją powody związane z bezpieczeństwem, imigracją, kontrolą ruchu lotniczego lub ochroną. Jeżeli przewoźnik lotniczy, którego pasażerowie mają właśnie opuszczać pokład, zostanie poinformowany przez organy kontroli ruchu lotniczego o tym, że lot ma zezwolenie na rychły start, należy zezwolić mu na odmowę opuszczenia pokładu przez pasażerów.

(24) Aby ułatwić składanie i rozpatrywanie wniosków o odszkodowanie w następstwie zakłócenia, przewoźnicy lotniczy powinni automatycznie przekazywać pasażerom drogą elektroniczną informacje o prawach pasażerów do odszkodowania oraz jasne instrukcje dotyczące składania wniosków.

(25) W przypadku gdy pasażer korzysta z wyboru zmiany planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie, przewoźnik lotniczy często uzależnia zmianę planu podróży od dostępności wolnych miejsc w ramach jego własnych usług, uniemożliwiając w ten sposób pasażerom szybszą zmianę planu podróży za pomocą usług alternatywnych. W związku z tym przewoźnik powinien również zaproponować inne możliwości zmiany planu podróży, w tym na alternatywny port lotniczy, na inną trasę, na usługi innego przewoźnika lub na inne rodzaje transportu, w przypadku gdy może to przyspieszyć zmianę planu podróży. Alternatywna zmiana planu podróży powinna być uzależniona od dostępności wolnych miejsc. Taka zmiana planu podróży powinna odbywać się, pod pewnymi warunkami, na koszt przewoźnika lotniczego i na porównywalnych warunkach transportu.

(26) W przypadku zmiany planu podróży pasażerów, przewoźnicy lotniczy powinni dążyć do zapewnienia pasażerom możliwości podróżowania z ich bagażem, w tym z odprawionym i nieodprawionym bagażem. Przewoźnik lotniczy powinien uzyskać od pasażera zgodę na podjęcie innych działań, jeżeli ograniczenia w przewozie bagażu mogłyby spowodować dalsze opóźnienia dla pasażerów oczekujących na zmianę planu podróży, bez uszczerbku dla odpowiedzialności tego przewoźnika w odniesieniu do bagażu pasażerów regulowanej rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 i Konwencją o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodnioną w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. (zwaną dalej „konwencją montrealską").

([9]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 26 lutego 2013 r., Air France przeciwko Heinzowi-Gerkemu Folkertsowi i Luz-Terezie Folkerts, sprawa C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) Porównywalność warunków transportu może zależeć od szeregu czynników i szczególnych okoliczności. Jeżeli jest to możliwe i nie wiąże się z dalszym opóźnieniem, pasażerom nie należy obniżać klasy podróży do usług transportowych niższej klasy podróży w porównaniu z tymi, które były wyszczególnione na bilecie. Zmiana planu podróży powinna być oferowana pasażerowi bez dodatkowych kosztów, nawet jeżeli w jej ramach pasażerowie są przekierowywani do innego przewoźnika lotniczego lub na inny rodzaj transportu lub do klasy podróży lub taryfy wyższej niż ta, za którą zapłacili w pierwotnej usłudze. Należy podejmować racjonalne wysiłki w celu uniknięcia dodatkowych połączeń. Osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się nie powinny być zmuszane do korzystania z jakichkolwiek dodatkowych lotów łączących w przypadku zmiany planu podróży, chyba że dany pasażer wyrazi na to zgodę. W przypadku gdy plan podróży pasażera ulega zmianie, całkowity czas podróży powinien być możliwie najbardziej zbliżony do planowanego czasu podróży pierwotnego lotu – z uwzględnieniem możliwości dostępnych w porcie lotniczym, w którym wystąpiło zakłócenie – oraz odbywać się w tej samej klasie podróży lub, w razie potrzeby, wyższej. Jeżeli dostępnych jest wiele lotów o porównywalnych terminach, pasażerowie mający prawo do zmiany planu podróży powinni przyjąć ofertę zmiany planu podróży złożoną przez przewoźnika lotniczego, w tym korzystając z usług przewoźnika lotniczego współpracującego z obsługującym przewoźnikiem lotniczym. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia pasażerowi zmianę planu podróży w porównywalnych warunkach transportu, pasażer powinien zaakceptować taką zmianę planu podróży. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia pasażerowi warianty zmiany planu podróży, która nie odbywa się w porównywalnych warunkach transportu, pasażer powinien mieć możliwość odmówić takiej zmiany planu podróży. Należy utrzymać prawo do zmiany planu podróży, w tym do samodzielnej zmiany planu podróży. Jeżeli pomoc dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się została zarezerwowana na pierwotny lot, taka pomoc powinna być również dostępna na trasie alternatywnej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ([11]).

(28) W przypadku zakłóceń oraz w przypadku gdy obsługujący przewoźnicy lotniczy nie wywiązują się ze swoich obowiązków w zakresie zaoferowania pomocy, pasażerowie powinni być uprawnieni do samodzielnego zadbania o własną podróż. W takich przypadkach obsługujący przewoźnicy lotniczy powinni zwracać pasażerom wydatki, które są niezbędne, racjonalne oraz proporcjonalne do czasu oczekiwania. W szczególności należy uwzględnić szczególne koszty napojów i posiłków w miejscu, w którym znajduje się port lotniczy. Jeżeli chodzi o zakwaterowanie, przy ocenie, czy wydatki są konieczne, racjonalne i proporcjonalne, należy wziąć pod uwagę miejsce, w którym pasażerowie utknęli, fakt, czy zakłócenie ma miejsce w okresie największego natężenia ruchu, czy też nie, oraz wzrost cen spowodowany rezerwacjami w ostatniej chwili.

(29) W przypadku gdy pasażer poinformował obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze kontynuowania swojej podróży oraz jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie zaproponował w ciągu trzech godzin zmiany planu podróży w porównywalnych warunkach transportu, pasażer powinien mieć prawo do samodzielnej zmiany planu podróży, aby dotrzeć do ostatecznego miejsca docelowego bez dalszej zwłoki. Pasażer powinien jednak zachować prawo do zmiany planu podróży przez obsługującego przewoźnika lotniczego, dopóki nie poinformuje obsługującego przewoźnika lotniczego o swojej decyzji dotyczącej samodzielnej zmiany planu swojej podróży. W przypadku dokonania samodzielnej zmiany planu swojej podróży pasażerowie powinni ograniczyć wydatki do tych, które są konieczne, racjonalne i odpowiednie.

(30) Obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość ograniczenia lub odmowy udzielenia pomocy, jeżeli jej zapewnienie spowodowałoby dalsze opóźnienie dla pasażerów oczekujących na opóźniony lot lub zmianę planu podróży. W przypadku gdy lot jest opóźniony późnym wieczorem, ale można spodziewać się, że odleci w krótkim czasie, a opóźnienie byłoby znacznie dłuższe, gdyby pasażerowie zostali przewiezieni do hoteli, a następnie przywiezieni na lotnisko w środku nocy, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość odmowy zapewnienia zakwaterowania w hotelu i odnośnych przewozów. Podobnie jeżeli przewoźnik lotniczy ma właśnie zapewnić posiłki i napoje, ale zostaje poinformowany, że samolot jest gotowy do przyjęcia pasażerów na pokład, przewoźnik powinien mieć możliwość odmowy zapewnienia takiej pomocy. Poza tymi przypadkami, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość ograniczenia lub odmowy udzielenia pomocy jedynie w bardzo wyjątkowych przypadkach, ponieważ należy dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć niedogodności doznane przez pasażerów.

([11]) Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31) Przewoźnicy lotniczy powinni zaoferować pasażerom pomoc od planowego czasu odlotu do faktycznego odlotu lub rozpoczęcia alternatywnego transportu. Przewoźnicy lotniczy ponoszą obecnie nieograniczoną odpowiedzialność za zakwaterowanie swoich pasażerów w przypadku wystąpienia długotrwałych nadzwyczajnych okoliczności. Ta niepewność związana z brakiem jakiegokolwiek przewidywalnego limitu czasowego może zagrozić stabilności finansowej przewoźnika lotniczego, wraz z wynikającymi z tego negatywnymi skutkami dla pasażerów w zakresie możliwości połączeń. W związku z tym przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość ograniczenia zapewnienia zakwaterowania do trzech nocy. Ponadto plany reagowania awaryjnego oraz szybkie zmiany planów podróży powinny zmniejszać ryzyko długotrwałego unieruchomienia pasażerów.

(32) Pasażerowie mający szczególne potrzeby, tacy jak osoby z niepełnosprawnościami, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, małoletni bez opieki, niemowlęta, kobiety w ciąży oraz osoby potrzebujące szczególnej pomocy medycznej na podstawie zaświadczenia lekarskiego, mogą wymagać szczególnej uwagi ze strony obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że odmówi im się wejścia na pokład ze względów bezpieczeństwa. W szczególności organizacja zakwaterowania dla każdej z tych kategorii pasażerów może być trudniejsza w przypadku wystąpienia zakłóceń lotu. Dlatego też do tych kategorii pasażerów nie powinny mieć zastosowania jakiekolwiek ograniczenia prawa do zakwaterowania w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, pod warunkiem poinformowania obsługującego przewoźnika lotniczego o sytuacji tych osób. Choć przewoźnicy lotniczy muszą wiedzieć o obecności takich pasażerów podczas lotu lub lotu łączącego, nie należy wprowadzać niepotrzebnych lub nieproporcjonalnych wymogów dotyczących powiadamiania. W przypadku niemowląt przewoźnik lotniczy jest systematycznie informowany o ich obecności na pokładzie ponieważ w momencie dokonywania rezerwacji wskazywana jest ich data urodzenia. W przypadku małoletnich bez opieki przewoźnik lotniczy jest siłą rzeczy informowany o ich obecności na pokładzie z chwilą zawarcia umowy o opiekę między przewoźnikiem lotniczym a opiekunem małoletniego. W przypadku osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się przewoźnik lotniczy jest siłą rzeczy informowany o ich obecności na pokładzie w rezultacie powiadomienia zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. W przypadku braku takiego powiadomienia oraz w odniesieniu do kobiet w ciąży sposób, w jaki przewoźnik lotniczy jest informowany, oraz moment, w którym przewoźnik lotniczy jest informowany, powinny uwzględniać szczególną sytuację pasażera, biorąc pod uwagę że szczególna sytuacja pasażera może zostać ujawniana przez tego pasażera najpóźniej w momencie, gdy dowie się on o zakłóceniu. W przypadku pasażerów potrzebujących szczególnej pomocy medycznej, jeżeli pasażerowie ci poinformowali przewoźnika lotniczego o swoim stanie zdrowia przed lotem w celu uzyskania zaświadczenia lekarskiego na lot, przewoźnik lotniczy jest siłą rzeczy powiadamiany o ich sytuacji w momencie akceptacji przewozu tych osób. Przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić, aby wszystkie informacje niezbędne do takich powiadomień zgodnie z art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 mogły być łatwo przekazywane przez pasażerów.

(33) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma również zastosowanie do pasażerów, którzy zarezerwowali swój transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej. Niniejsze rozporządzenie zmieniające ma na celu dalszą poprawę spójności między dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 ([12]) a rozporządzeniem (WE) nr 261/2004. W tym zakresie pasażerowie powinni mieć możliwość wyboru, na podstawie którego z tych dwóch aktów prawnych występują z roszczeniami, a w stosownych przypadkach powinni mieć możliwość występowania z roszczeniami na podstawie obu tych aktów prawnych. Pasażer, który zarezerwował transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej, może wystąpić z roszczeniem na podstawie obu aktów prawnych, w przypadku gdy na przykład otrzymał od przewoźnika lotniczego odszkodowanie za opóźniony lot, ale ma prawo do obniżki ceny lub odszkodowania, które mają zostać przyznane przez organizatora za określone usługi, takie jak nocleg w hotelu, posiłki, wycieczki lub inne wydarzenia, ze skorzystania z których pasażer utracił możliwość w wyniku opóźnionego lotu. Pasażerowie nie mogą jednak kumulować praw, w zakresie w jakim odpowiednie odszkodowanie lub obniżka ceny przyznane na podstawie obu aktów prawnych zabezpieczają ten sam interes lub mają ten sam cel. Jeżeli pasażerowie wystąpią z roszczeniem wobec przewoźnika lotniczego, przewoźnik lotniczy powinien wypłacić pełną kwotę odszkodowania należnego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Jeżeli pasażerowie wystąpią z roszczeniem na podstawie dyrektywy (UE) 2015/2302, odszkodowanie wypłacone przez przewoźnika lotniczego należy odliczyć od płatności należnych na podstawie dyrektywy (UE) 2015/2302 w zakresie, w jakim odnośne prawa zabezpieczają ten sam interes lub mają ten sam cel.

([12]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

(34) Przyczyny obecnego poziomu opóźnień i odwołanych lotów w Unii nie leżą wyłącznie po stronie przewoźników lotniczych. W celu zachęcenia wszystkich uczestników łańcucha lotniczego do poszukiwania skutecznych i terminowych rozwiązań prowadzących do minimalizowania niedogodności dla pasażerów powodowanych przez opóźnienia i odwołania lotów, rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie powinno ograniczać prawa przewoźników lotniczych do dochodzenia roszczeń od wszelkich stron trzecich, które przyczyniły się do zaistnienia wydarzenia powodującego powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania lub innych obowiązków.

(35) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady ([13]) nakłada na dostawcę usług przewozu lotniczego obowiązek informowania pasażera o tożsamości obsługującego przewoźnika lotniczego, a dyrektywa Rady 93/13/EWG ([14]) zobowiązuje sprzedawcę lub dostawcę do przekazywania informacji konsumentowi na temat warunków umowy. Pasażerowie powinni być informowani bardziej szczegółowo o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu oraz powinni być również należycie informowani o przyczynach takiego zakłócenia, gdy tylko taka informacja stanie się dostępna. Takie informacje powinny co najmniej być przekazywane przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika w formacie spełniającym wymogi dostępności oraz, w stosownych przypadkach, za pośrednictwem powiadomień typu push z aplikacji mobilnych lub innych środków cyfrowych. Informacje te powinny być również przekazywane przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

(36) W przypadku gdy pasażerowie zdecydują się na zwrot należności, a nie na zmianę planu podróży, powinni oni otrzymywać zwrot należności automatycznie, terminowo, bez konieczności składania specjalnego wniosku.

(37) Pasażerowie powinni być odpowiednio informowani przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika o odpowiednich procedurach składania wniosków o odszkodowanie i skarg do przewoźników lotniczych lub pośredników, a także powinni terminowo otrzymywać odpowiedź od przewoźników lotniczych lub pośredników.

(38) Pasażerowie powinni mieć również możliwość zgłaszania indywidualnych sporów do organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów w następstwie skarg składanych do przewoźnika lotniczego. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom dostępu do sądu.

(39) Aby umożliwić pasażerom korzystanie z przysługujących im praw w odniesieniu do wniosków, skarg i indywidualnych sporów, powinni oni mieć możliwość bezpośredniego i osobistego złożenia wniosku – w jasny i przystępny sposób – do przewoźników lotniczych, pośredników lub odpowiednich organów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

(40) Uwzględniając Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych ([15]) oraz w celu zapewnienia, aby uszkodzenie, zniszczenie lub utrata sprzętu służącego do poruszania się, lub uszkodzenie ciała lub śmierć certyfikowanych psów asystujących zostały zrekompensowane do kwoty pełnego kosztu ich zastąpienia, przewoźnicy lotniczy powinni oferować osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej zdefiniowanym w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006, możliwość nieodpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu w dostawie do miejsca docelowego (zwanej dalej „specjalną deklaracją interesu"), która na podstawie konwencji montrealskiej umożliwia im ubieganie się o pełne odszkodowanie. Przewoźnicy lotniczy powinni informować pasażerów o możliwości złożenia takiej deklaracji interesu oraz o wynikających z niej prawach w momencie rezerwacji biletów.

([13]) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([14]) Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz. U. L 95 z 21.4.1993, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

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

(41) Osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się powinny być uprawnione do natychmiastowego otrzymania od przewoźnika lotniczego tymczasowego zamiennika sprzętu służącego do poruszania się w celu zastąpienia odprawionego sprzętu służącego do poruszania się w przypadku jego utraty, zniszczenia lub uszkodzenia. Biorąc pod uwagę, że certyfikowane psy asystujące nie mogą zostać łatwo zastąpione, należy zapewnić inne tymczasowe rozwiązania w przypadku zaginięcia, śmierci lub obrażeń certyfikowanego psa asystującego.

(42) Nie zawsze jest to jasne dla pasażerów, jaki bagaż wolno im wziąć ze sobą na pokład samolotu, co do jego wymiaru, masy lub liczby sztuk. W celu zapewnienia pełnej świadomości pasażerów odnośnie do limitów związanych z bagażem, zarówno nieodprawionym, jak i odprawionym, ujętych w ramach biletu, przewoźnicy lotniczy powinni wyraźnie określić te limity w momencie dokonywania rezerwacji oraz w porcie lotniczym. Przez przedmioty osobiste stanowiące konieczny aspekt przewozu pasażerów rozumie się te przedmioty, które są niezbędne w czasie trwania podróży i mogą obejmować paszporty i inne dokumenty podróży, podstawowe leki, urządzenia osobiste i materiały do czytania, a także żywność i napoje stosownie do czasu trwania lotu.

(43) Nie odbierając przewoźnikom lotniczym i pośrednikom możliwości oferowania taryf lotniczych, które nie obejmują bagażu podręcznego, należy zwiększyć świadomość konsumentów oraz przejrzystość cen z myślą o wyrównaniu warunków działania w całej Unii. W tym zakresie pasażerowie powinni mieć możliwość łatwiejszego porównywania taryf lotniczych obejmujących bagaż podręczny (walizka na kółkach). Należy nałożyć na przewoźników lotniczych, pośredników i metawyszukiwarki obowiązek domyślnego wyświetlania taryf lotniczych obejmujących bagaż podręczny przed rozpoczęciem procesu rezerwacji.

(44) Należy zapewnić większą przejrzystość w odniesieniu do zgłoszeń dotyczących pozostawienia lub zagubienia przedmiotu osobistego lub bagażu podręcznego w kabinie samolotu, aby usprawnić obsługę takich zgłoszeń, zapewnić sprawny przebieg postępowania oraz uniknąć dodatkowego obciążenia dla pasażerów i nieporozumień po stronie pasażerów.

(45) Pasażerowie powinni być informowani w momencie dokonywania rezerwacji o maksymalnych wymiarach i masie bagażu, który mogą wziąć ze sobą do kabiny. Bez uszczerbku dla zasady swobody ustalania cen, na podstawie art. 22 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady ([16]), przewoźnicy lotniczy powinni opracować rozsądną politykę w odniesieniu do wymiarów bagażu podręcznego umożliwiającą pasażerom zabieranie do kabiny bagażu podręcznego, z zastrzeżeniem pojemności kabiny samolotu, pod warunkiem że bagaż podręczny spełnia mające zastosowanie wymogi operacyjne oraz wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Biorąc pod uwagę różnorodność polityk przewoźników lotniczych, w ramach przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 należy ocenić wykonalność określenia jednolitych minimalnych zasad dotyczących bagażu podręcznego.

(46) Należy zapewnić odpowiednie warunki pasażerom, którzy zdecydują się na skorzystanie z samodzielnie wydrukowanej karty pokładowej wystawionej w formie cyfrowej lub którzy zdecydują się na zażądanie wydrukowanej kopii od obsługującego przewoźnika lotniczego po odprawie.

([16]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(47) Instrumenty muzyczne mogą mieć ogromną wartość pieniężną, artystyczną i historyczną. Ponadto instrumenty muzyczne są narzędziami pracy muzyków służącymi do regularnych ćwiczeń i występów i nie można ich łatwo zastąpić. W związku z tym pasażerowie powinni być uprawnieni do przewozu instrumentów muzycznych w kabinie na swoją własną odpowiedzialność, pod warunkiem że instrumenty te są zgodne z zasadami dotyczącymi pojemności, bezpieczeństwa i ochrony oraz z polityką maksymalnego limitu bagażu danego przewoźnika lotniczego. Jeżeli spełnione są wymogi w zakresie pojemności, bezpieczeństwa i ochrony, przewoźnik lotniczy powinien dołożyć starań, aby pod warunkiem uiszczenia odpowiednich opłat umożliwić pasażerom przewóz instrumentów muzycznych na dodatkowych siedzeniach. W takich przypadkach pasażer i instrument muzyczny powinni zajmować miejsca obok siebie, przy czym instrument muzyczny umieszcza się na siedzeniu przy oknie. W przypadku gdy nie jest to możliwe, instrumenty muzyczne powinny, w miarę możliwości, być przewożone w odpowiednich warunkach w przedziale bagażowym statku powietrznego. Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 powinno zatem zostać odpowiednio zmienione.

(48) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych rozporządzeniem (WE) nr 2027/97, przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić pasażerom możliwość złożenia skargi poprzez udostępnienie im formularza skargi – w formacie spełniającym wymogi dostępności w odniesieniu do zarówno do pasażerów z niepełnosprawnościami, jak i do osób niekorzystających z narzędzi cyfrowych. Przewoźnicy lotniczy powinni co najmniej udostępniać formularz skargi w swoich aplikacjach mobilnych oraz na swoich stronach internetowych. W portach lotniczych obsługujących komercyjny ruch pasażerski organy zarządzające portami lotniczymi powinny również udostępniać pasażerom wspólny formularz w miejscach odbioru bagażu w danym porcie lotniczym. Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze, aby ustanowić wzór wspólnego formularza, który powinien umożliwiać pasażerowi natychmiastowe złożenie skargi dotyczącej uszkodzonego, opóźnionego lub utraconego bagażu.

(49) Kwestie ubezpieczenia są obecnie regulowane rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 785/2004 ([17]) oraz rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

(50) Konieczna jest regularna zmiana limitów pieniężnych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2027/97, dokonywana przez przewoźników lotniczych w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego, zgodnie z przeglądem przeprowadzanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.

(51) W raporcie Draghiego podkreślono kluczową rolę transportu dla konkurencyjności Unii. Nakreślono w nim także ryzyko przekierowywania działalności gospodarczej wynikające z asymetrycznych regulacji, z węzłów transportowych w Unii do węzłów w jej sąsiedztwie. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 stosuje się do pasażerów rozpoczynających lot w porcie lotniczym znajdującym się w państwie trzecim do portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, tylko jeżeli przewoźnik lotniczy, który obsługuje dany lot, jest unijnym przewoźnikiem lotniczym. W ciągu pięciu lat od rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Komisja powinna ocenić wykonalność zmiany zakresu stosowania tego rozporządzenia z myślą o dalszym zwiększaniu poziomu ochrony pasażerów i równych warunków działania dla unijnych przewoźników lotniczych i przewoźników lotniczych z państw trzecich.

(52) W kontekście zmiany rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 należy ocenić mechanizm ochrony pasażerów w przypadku niewypłacalności przewoźnika lotniczego.

(53) Grenlandia ma szczególnie trudne warunki meteorologiczne oraz charakteryzuje się bardzo niską gęstością zaludnienia i oddaleniem miejsc zaludnionych. Aby zapewnić możliwość połączeń oraz utrzymać dostępność lotów na Grenlandii, loty obsługiwane między punktami na Grenlandii nie powinny być objęte obowiązkami dotyczącymi odszkodowania, w tym w przypadku, gdy takie loty stanowią część podróży do lub z terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty.

([17]) Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

(54) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stanowiska Królestwa Hiszpanii w jego sporze ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącym zwierzchnictwa nad przesmykiem, na którym znajduje się port lotniczy na Gibraltarze. Żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia nie wyklucza jego przyszłego stosowania w odniesieniu do tego portu lotniczego na warunkach określonych w umowie między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem dotyczącej Gibraltaru, uzgodnionej po uzyskaniu uprzedniej zgody Królestwa Hiszpanii. W przypadku rozwiązania wyżej wymienionej umowy niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do portu lotniczego położonego na przesmyku Gibraltaru dopiero po rozstrzygnięciu tego sporu w taki sposób, aby Królestwo Hiszpanii mogło zapewnić stosowanie niniejszego rozporządzenia do tego portu lotniczego.

(55) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w odniesieniu do projektu, treści i wzoru unijnej etykiety praw pasażerów lotniczych oraz praktycznych zasad zwrotu kosztów przez organ zarządzający portem lotniczym na rzecz obsługującego przewoźnika lotniczego, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ([18]).

(56) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 2027/97 w odniesieniu do wspólnego formularza oraz formularza specjalnej deklaracji interesu należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.

(57) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ochrona praw pasażerów lotniczych w sposób sprawiedliwy i zrównoważony, zapewnienie konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa oraz utrzymanie możliwości połączeń dla pasażerów w perspektywie długoterminowej, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich skalę możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 1*

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia, na warunkach określonych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów lotniczych, w przypadku gdy:

a) odmówiono im przyjęcia na pokład;

b) ich lot został odwołany, opóźniony lub przełożony;

c) utracili lot łączący;

d) zostali umieszczeni w klasie wyższej lub niższej.”;

([18]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b)–f) otrzymują brzmienie:

„b) »obsługujący przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową transportu lotniczego zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem, w tym przewoźnika lotniczego, który wykorzystuje statek powietrzny innego przewoźnika lotniczego, z załogą lub bez załogi tego drugiego przewoźnika lotniczego, do wykonywania swoich lotów;

c) »unijny przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 (*);

ca) »organ zarządzający portem lotniczym« oznacza zarządzającego portem lotniczym zdefiniowanego w art. 2 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE (**);

d) »organizator« oznacza organizatora zdefiniowanego w art. 3 pkt 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 (***);

e) »impreza turystyczna« oznacza połączenie usług turystycznych zdefiniowane w art. 3 pkt 2 dyrektywy (UE) 2015/2302;

f) »bilet« oznacza, niezależnie od jego formy, ważny dowód zawarcia umowy transportu lotniczego;

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

(***) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).";

b) uchyla się lit. g);

c) lit. h)–l) otrzymują brzmienie:

„h) »ostateczne miejsce docelowe« oznacza miejsce docelowe lotu lub ostatniego lotu łączącego będącego częścią podróży;

i) »osoba z niepełnosprawnościami« lub »osoba o ograniczonej możliwości poruszania się« oznacza osobę, której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek jakiejkolwiek niesprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub wieku, i której sytuacja wymaga odpowiedniej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby;

j) »odmowa przyjęcia na pokład« oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 1 lub w przypadku gdy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli, z wyjątkiem przypadków, gdy odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona przyczynami takimi jak związane ze zdrowiem, z wymogami bezpieczeństwa, ochrony lub niewłaściwymi dokumentami podróżnymi;

k) »ochotnik« oznacza pasażera, który stawił się do wejścia na pokład zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 1 i który zgłasza, na prośbę przewoźnika lotniczego, gotowość do niewchodzenia na pokład statku powietrznego w związku ze swoim lotem w zamian za pewne korzyści;

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który została zawarta umowa transportu lotniczego, i obejmuje sytuacje, w których:

(i) statek powietrzny wystartował, ale z jakiegokolwiek powodu został przekierowany do innego portu lotniczego niż port lotniczy przylotu wskazany na bilecie, albo powrócił do portu lotniczego odlotu i nie mógł kontynuować lotu do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie; lub

(ii) pasażerowi wystawiono bilet na lot, a czas odlotu wskazany na bilecie pasażera został przyśpieszony o ponad godzinę;";

d) dodaje się litery w brzmieniu:

„m) »państwo trzecie« oznacza każde państwo lub część terytorium państwa członkowskiego, do których nie mają zastosowania Traktaty;

n) »opóźnienie odlotu« oznacza różnicę czasu między planowanym czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera wystawionym w momencie rezerwacji a faktycznym czasem odlotu, z wyjątkiem przypadków, gdy:

(i) termin lotu został zmieniony co najmniej 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera wystawionym w momencie rezerwacji lub, po upływie tego czasu, został przełożony na wcześniejszy czas – w którym to przypadku »opóźnienie odlotu« oznacza różnicę czasu między planowanym czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera wystawionym w momencie przełożenia lotu a faktycznym czasem odlotu przełożonego lotu;

(ii) pasażer jest przekierowywany w następstwie zakłócenia, w odniesieniu do lotu zastępczego – w którym to przypadku »opóźnienie odlotu« oznacza różnicę czasu między planowanym czasem odlotu wskazanym na biletach wystawionych na lot zastępczy a faktycznym czasem odlotu lotu zastępczego;

o) »opóźnienie przylotu« oznacza różnicę czasu między planowanym czasem przylotu wskazanym na bilecie pasażera wystawionym w momencie rezerwacji a faktycznym czasem przylotu, z wyjątkiem sytuacji, gdy:

(i) termin lotu został zmieniony co najmniej 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera wystawionym w momencie rezerwacji lub, po upływie tego czasu, w przypadku gdy pasażer skorzystał z lotu, który został przełożony na wcześniejszy czas – w którym to przypadku »opóźnienie przylotu« oznacza różnicę czasu między planowanym czasem przylotu wskazanym na bilecie pasażera wystawionym w momencie zmiany terminu lotu a faktycznym czasem przylotu przełożonego lotu;

(ii) pasażer jest przekierowywany w następstwie zakłócenia, w odniesieniu do lotu zastępczego – w którym to przypadku »opóźnienie przylotu« oznacza różnicę czasu między planowanym czasem przylotu wskazanym na biletach wystawionych na lot zastępczy a faktycznym czasem przylotu lotu zastępczego;

p) »klasa podróży« oznacza część kabiny pasażerskiej statku powietrznego cechującą się określonym kodem wskazanym w umowie transportu lotniczego albo kombinacją elementów takich jak odmienne siedzenia, odmienny rozkład siedzeń i inne różnice w usługach, takie jak specjalny catering, oferowanych pasażerom w porównaniu do usług oferowanych pasażerom w innych części kabiny;

q) »umowa transportu lotniczego« oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem lotniczym lub jego upoważnionym agentem a pasażerem lub pasażerami, dotyczącą zapewnienia jednego lub większej liczby lotów;

r) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy zwykłego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego faktyczną kontrolą;

s) »lot« oznacza operację transportu lotniczego prowadzoną przez jeden statek powietrzny między dwoma portami lotniczymi, jak określono na bilecie na z góry określonej trasie, według rozkładu i z jednym numerem identyfikacyjnym niezależnie od tego, czy są postoje pośrednie dokonywane wyłącznie w celach technicznych i operacyjnych;

t) »lot łączący« oznacza lot, który – jako część podróży – ma umożliwić pasażerowi rozpoczęcie lotu z pierwszego miejsca odlotu i przybycie do punktu przesiadkowego w celu rozpoczęcia kolejnego lotu, lub ma umożliwić pasażerowi rozpoczęcie lotu z punktu przesiadkowego, aby umożliwić pasażerowi dotarcie do innego punktu przesiadkowego lub ostatecznego miejsca docelowego pasażera;

u) »międzylądowanie« oznacza celowe przerwanie podróży przez pasażera w ramach jednej umowy transportu lotniczego, na które przewoźnik lotniczy lub jego autoryzowany agent wyraził wcześniej zgodę i które odbywa się między miejscem rozpoczęcia podróży a ostatecznym miejscem docelowym, na okres wykraczający poza czas niezbędny do bezpośredniego tranzytu lub, w przypadku zmiany lotu, na okres zwykle rozciągający się do czasu odlotu następnego lotu łączącego i często obejmujący nocleg;

v) »podróż« oznacza lot lub loty łączące zapewniające pasażerowi transport z pierwszego miejsca odlotu do ostatecznego miejsca docelowego pasażera zgodnie z jedną umową transportu lotniczego, przy czym lot do miejsca docelowego i lot powrotny są odrębnymi podróżami;

w) »czas odlotu« oznacza moment, w którym statek powietrzny opuszcza stanowisko odlotu, zostając wypchniętym albo poruszając się na własnych silnikach (czas odblokowania);

x) »czas przylotu« oznacza moment, w którym statek powietrzny osiąga stanowisko przylotu i uruchomione zostają hamulce postojowe (czas zablokowania);

y) »przestój na płycie« oznacza okres powyżej 30 minut, w którym statek powietrzny pozostaje na ziemi, między zamknięciem drzwi statku powietrznego a czasem startu statku powietrznego, przy odlocie, lub okres powyżej 30 minut między lądowaniem statku powietrznego a otwarciem drzwi statku powietrznego, przy przylocie;

z) »zakłócenie« oznacza odmowę przyjęcia na pokład, odwołanie, opóźnienie odlotu, opóźnienie przylotu lub przestój na płycie;

aa) »noc« oznacza okres między północą a 06:00;

ab) »dziecko« oznacza osobę w wieku poniżej 14 lat w dniu rozpoczęcia lotu lub pierwszego lotu łączącego w ramach umowy transportu lotniczego;

ac) »małoletni bez opieki« oznacza osobę w wieku poniżej 18 lat w dniu rozpoczęcia lotu lub pierwszego lotu łączącego w ramach umowy transportu lotniczego, podróżującą bez dorosłego opiekuna, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy wziął na siebie odpowiedzialność za opiekę nad tą osobą zgodnie ze swoim opublikowanym regulaminem;

ad) »niemowlę« oznacza osobę w wieku poniżej dwóch lat w dniu rozpoczęcia lotu lub pierwszego lotu łączącego w ramach umowy transportu lotniczego;

ae) »trwały nośnik« oznacza każde urządzenie umożliwiające pasażerowi przechowywanie informacji w sposób, który daje mu do nich dostęp w przyszłości przez okres odpowiedni do celów, jakim te informacje służą, i który pozwala na zwielokrotnianie przechowywanych informacji w niezmienionej postaci;

af) »format spełniający wymogi dostępności« oznacza format, który daje osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp do wszelkich istotnych informacji, w tym poprzez umożliwienie takiej osobie dostępu tak łatwego i wygodnego jak ten, z którego korzysta osoba bez upośledzenia lub niepełnosprawności, i który spełnia wymogi dostępności określone zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 (*);

ag) »pierwsze miejsce odlotu« oznacza miejsce odlotu w przypadku lotu lub pierwszego lotu łączącego będącego częścią podróży;

ah) »przedmiot osobisty« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu, spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa, o maksymalnych wymiarach 40x30x15 cm albo mieszczącą się pod siedzeniem przed siedzeniem, na którym siedzi pasażer;

ai) »bagaż podręczny« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu niebędącą przedmiotem osobistym i spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).";

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 3*

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się:

a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty;

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w państwie trzecim i lądujących na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, chyba że otrzymali oni korzyści, odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym państwie trzecim, które są równoważne i odpowiadają celom niniejszego rozporządzenia, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest unijnym przewoźnikiem lotniczym.

2. Ust. 1 stosuje się pod warunkiem że pasażerowie:

a) mają bilet na dany lot; lub

b) bez względu na przyczynę zostali przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika przeniesieni z lotu, na który mieli bilet, na inny lot.

3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, z wyjątkiem:

a) pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego, do których niniejsze rozporządzenie stosuje się w całości; oraz

b) niemowląt podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, oraz osób podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, jeśli towarzyszą osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, zgodnie z warunkami, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2006 (*), do których stosuje się niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem art. 7 niniejszego rozporządzenia.

4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 2 akapit pierwszy lit. d) niniejsze rozporządzenie stosuje się tylko do pasażerów przewożonych statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako stałopłat o napędzie silnikowym.

5. O ile nie określono inaczej, obsługujący przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia.

6. Bez uszczerbku dla art. 12 niniejszego rozporządzenia niniejsze rozporządzenie stosuje się również do pasażerów przewożonych lotem objętym umową o udział w imprezie turystycznej zdefiniowaną w art. 3 pkt 3 dyrektywy (UE) 2015/2302, chyba że ta umowa o udział w imprezie turystycznej zostanie rozwiązana lub na jej wykonanie wpływ będą miały okoliczności inne niż zakłócenie tego lotu.

7. Art. 7 niniejszego rozporządzenia nie stosuje się, jeżeli zakłócenie następuje podczas lotu łączącego, który rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym na Grenlandii.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. U. L 204 z 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).";

4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„*Artykuł 3a*

Unijna etykieta praw pasażerów lotniczych

1. Niniejszym ustanawia się dobrowolną »unijną etykietę praw pasażerów lotniczych« (zwaną dalej »etykietą«).

2. Etykieta umożliwia szybkie poinformowanie pasażerów o stosowaniu niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do podróży w celu ułatwienia porównania i wyboru między ofertami biletów.

3. Etykietą mogą posługiwać się przewoźnicy lotniczy lub pośrednicy, oferując pasażerom bilety na podróże objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia realizowane przez unijnych przewoźników lotniczych.

4. Posługiwanie się etykietą przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika jest dobrowolne, z wyjątkiem sytuacji, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy zobowiązuje przewoźnika lotniczego lub pośrednika do posługiwania się etykietą na podstawie umowy handlowej.

5. Etykietę uwidacznia się wyłącznie podczas działań w zakresie sprzedaży i marketingu towarzyszących ofercie podróży objętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia lub bezpośrednio z nią związanych, realizowanej przez unijnego przewoźnika lotniczego. Przy wyświetlaniu wielu ofert podróży musi być jasne, do której podróży odnosi się etykieta.

6. Wszelkie nieprawdziwe lub wprowadzające w błąd reklamy oraz używanie etykiet lub logotypów, które prowadzą do mylenia ich z tą etykietą, są zabronione.

7. Komisja promuje stosowanie etykiety przez przewoźników lotniczych lub pośredników.

8. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje, do dnia 23 października 2027 r., akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące projektu, treści i wzoru etykiety udostępnianej na podstawie niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 16h ust. 2.";

5) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 4*

Odmowa przyjęcia na pokład

1. Niniejszy artykuł stosuje się do pasażerów, którzy stawiają się w celu wejścia na pokład przy punkcie przyjęć pasażerów, po dokonaniu przez nich odprawy on-line lub odprawy w porcie lotniczym, zgodnie z ustaleniami i w czasie określonym z wyprzedzeniem i na piśmie (w tym za pomocą środków elektronicznych) przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika lub, jeżeli nie wskazano czasu wejścia na pokład, nie później niż 45 minut przed czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera. Niniejszy artykuł stosuje się również do pasażerów, którzy nie stawiają się do wejścia na pokład, gdy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli.

2. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, natychmiast informuje o tym zainteresowanych pasażerów. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do prawa do odszkodowania określonego w art. 7, prawa do zwrotu należności lub do zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 oraz prawa do pomocy zgodnie z art. 9.

Obsługujący przewoźnik lotniczy wzywa do zgłoszenia się ochotników do niewchodzenia na pokład statku powietrznego w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych między każdym ochotnikiem a obsługującym przewoźnikiem lotniczym. Obsługujący przewoźnik lotniczy informuje ochotników o przysługujących im prawach zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Uzgodnienie z każdym ochotnikiem dotyczące korzyści zastępuje prawo ochotnika do odszkodowania określone w art. 7 ust. 1 tylko wówczas, gdy ochotnik wyraźnie je zatwierdzi na trwałym nośniku. W przypadku braku takiego zatwierdzenia ochotnik otrzymuje zgodnie z art. 7 ust. 1, bez zbędnej zwłoki i nie później niż w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład, odszkodowanie od obsługującego przewoźnika lotniczego odmawiającego przyjęcia na pokład.

3. Jeżeli liczba zgłaszających się ochotników jest niewystarczająca do tego, aby umożliwić wejście na pokład pozostałym pasażerom posiadającym bilety, obsługujący przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład, z wyjątkiem pasażerów, o których mowa w art. 11.

4. Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład natychmiast przekazuje zainteresowanym pasażerom informacje dotyczące rozpatrywania skarg zgodnie z art. 15a.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8. Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), w przypadku gdy pasażerowie, którym odmówiono przyjęcia na pokład, są uprawnieni do zwrotu należności, przyznaje się go bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9. Na zasadzie odstępstwa od art. 9 ust. 1 lit. a) napoje i przekąski oferowane są natychmiast.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli wypłaca zainteresowanym pasażerom odszkodowanie zgodnie z art. 7 ust. 1, bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład.

5. Pasażerom nie można odmówić przyjęcia na pokład ani pobierać od nich jakichkolwiek opłat w odniesieniu do podróży z powrotem, w tym podróży obejmującej loty łączące, ze względu na to, że nie odbyli oni podróży do miejsca docelowego w ramach tej samej umowy transportu lotniczego.";

6) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 5*

Odwołanie

1. W przypadku odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy odwołanego lotu natychmiast informuje o tym zainteresowanych pasażerów. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do zwrotu należności lub zmiany planu podróży na podstawie art. 8 oraz w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9, a także informacje na temat procedury ubiegania się o odszkodowanie określonej w art. 7 oraz na temat rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a.

Obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki podaje zainteresowanym pasażerom powody odwołania.

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy odwołanego lotu bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8.

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9.

4. Pasażerowie mają prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego obsługującego odwołany lot zgodnie z art. 7.

5. Prawo do otrzymania odszkodowania na podstawie ust. 4 nie ma zastosowania, jeżeli pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera lub jeżeli zostali poinformowani o odwołaniu na mniej niż 14 dni kalendarzowych przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich ostatecznego miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu. Ciężar dowodu w zakresie ustalenia czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

6. Prawo do zwrotu należności i zmiany planu podróży określone w ust. 2 oraz do odszkodowania określone w ust. 4 nie ma zastosowania w przypadku, gdy samolot wystartował, ale został przekierowany do innego portu lotniczego niż port lotniczy przylotu wskazany na bilecie, jeżeli faktyczny port lotniczy przylotu oraz port lotniczy przylotu wskazany na bilecie obsługują tę samą miejscowość, miasto lub region, a przewoźnik lotniczy zapewnił pasażerowi transport do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie, pod warunkiem że opóźnienie przylotu do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie nie przekracza trzech godzin. W tym celu ciężar dowodu w zakresie ustalenia czasu przybycia przy użyciu alternatywnych środków transportu do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

Akapit pierwszy niniejszego ustępu nie ma zastosowania w przypadkach, gdy pasażerom mającym szczególne potrzeby, o których mowa w art. 11 ust. 3, lub wszelkim osobom im towarzyszącym odmówiono biletu na alternatywny środek transportu lub wejścia na pokład alternatywnego środka transportu ze względu na jakiekolwiek mające zastosowanie wymogi bezpieczeństwa lub fizyczną niemożność wejścia na pokład, albo gdy nie są oni w stanie skorzystać z tej usługi transportowej z powodu braku dostępnej pomocy. Obsługujący przewoźnik lotniczy dokłada racjonalnych starań, aby zapewnić takim pasażerom dostęp do alternatywnych środków transportu. Opóźnienie przylotu do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie oblicza się na podstawie czasu przybycia środka transportu zapewnionego przez obsługującego przewoźnika lotniczego, z którego pasażerowie o specjalnych potrzebach lub, w stosownych przypadkach, osoby im towarzyszące faktycznie skorzystali lub mogli skorzystać w celu dotarcia do tego portu lotniczego.";

7) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 6*

Opóźnienie

1. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy spodziewa się opóźnienia odlotu lub opóźnienia przylotu danego lotu, informuje o tym zainteresowanych pasażerów natychmiast, gdy jest to możliwe, a najpóźniej do czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera. W miarę możliwości pasażerowie otrzymują regularnie aktualne informacje w czasie rzeczywistym. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9, oraz podaje informacje na temat procedury ubiegania się o odszkodowanie określonej w art. 7 i na temat rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a.

Obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki podaje zainteresowanym pasażerom powody opóźnienia odlotu lub opóźnienia przylotu danego lotu.

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9.

3. Jeżeli opóźnienie odlotu osiągnie pięć godzin, obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

4. Pasażerowie mają prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego opóźniony lot zgodnie z art. 7, gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny.";

8) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„*Artykuł 6a*

Przestój na płycie

1. W przypadku przestoju na płycie obsługujący przewoźnik lotniczy w miarę możliwości regularnie przekazuje pasażerom aktualne informacje w czasie rzeczywistym.

2. Z zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących bezpieczeństwa lub ochrony, w przypadku przestoju na płycie, obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia odpowiednie ogrzewanie lub chłodzenie kabiny pasażerskiej oraz bezpłatny dostęp do toalet na pokładzie, a także zapewnia, aby pasażerowie, o których mowa w art. 11, otrzymywali niezbędną opiekę. Obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia bezpłatnie wodę pitną na pokładzie, chyba że wydłużyłoby to przestój na płycie lub nie dałoby się pogodzić tego z wymogami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa.

3. W przypadku gdy przestój na płycie osiąga długość dwóch godzin w porcie lotniczym obsługującym komercyjny ruch pasażerski, znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, statek powietrzny powraca do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do innego odpowiedniego miejsca, w którym możliwe będzie opuszczenie pokładu przez pasażerów. Po upływie tego okresu przestój na płycie może zostać przedłużony tylko wówczas, gdy istnieją powody związane z bezpieczeństwem, imigracją, kontrolą ruchu lotniczego lub ochroną, w związku z którymi statek powietrzny nie może opuścić swojego stanowiska na płycie.

4. Pasażerowie, którzy opuścili pokład zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, są uprawnieni do korzystania z praw przewidzianych w art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, art. 11, z uwzględnieniem przestoju na płycie i czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera.

Artykuł 6b

Utrata lotu łączącego podczas podróży wykonywanych na podstawie jednej umowy transportu lotniczego

1. W przypadku gdy pasażer utraci lot łączący podczas podróży wskutek zakłócenia podczas poprzedzającego lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy poprzedzającego lotu jest odpowiedzialny za zapewnienie pasażerowi zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i udzielenie pomocy zgodnie z art. 9.

2. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może zmienić planu podróży pasażera w ciągu pięciu godzin od wskazanego na bilecie pasażera czasu odlotu utraconego lotu łączącego, obsługujący przewoźnik lotniczy bez zbędnej zwłoki oferuje również zainteresowanym pasażerom zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

3. Pasażerowie mają również prawo do otrzymania, na wniosek, odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego zakłócony lot zgodnie z art. 7, jeżeli dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny.

Na zasadzie odstępstwa od definicji opóźnienia przylotu, w przypadku utraconych lotów łączących opóźnienie przylotu oblicza się od czasu przylotu do miejsca docelowego wskazanego na bilecie pasażera przed utraconym lotem łączącym.

Artykuł 6c

Nadzwyczajne okoliczności

1. Do celu niniejszego rozporządzenia nadzwyczajne okoliczności obejmują między innymi zdarzenia ujęte w wykazie nadzwyczajnych okoliczności określonym w załączniku.

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy ma obowiązek wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 7, chyba że może dowieść, że odwołanie lotu, opóźnienie lub utrata lotu łączącego były spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że odwołania lotu, opóźnienia lub utraty lotu łączącego nie można było uniknąć nawet w przypadku podjęcia przez przewoźnika lotniczego wszystkich racjonalnych środków. Na nadzwyczajne okoliczności można powołać się wyłącznie pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem takiej okoliczności a zakłóceniem lotu. Ciężar dowodu w zakresie ustalenia istnienia bezpośredniego związku przyczynowego i ustalenia, że przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki, aby uniknąć zakłócenia, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.";

9) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 7*

Prawo do odszkodowania

1. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR w przypadku podróży o długości do 1 500 kilometrów;

b) 400 EUR w przypadku wszystkich podróży wewnątrzunijnych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych podróży o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów;

c) 600 EUR w przypadku wszystkich podróży nieobjętych lit. a) lub b).

2. Obsługujący przewoźnicy lotniczy mogą obniżyć odszkodowanie określone w ust. 1 lit. c) o 50 % jeżeli czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanej podróży o cztery godziny oraz w przypadku gdy:

a) pasażerom oferuje się zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego w późniejszym terminie alternatywnym lotem zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. b); lub

b) w przypadku opóźnienia przylotu pierwotnie zarezerwowanej podróży.

3. W przypadku zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) po odwołaniu lotu, jeżeli po zmianie podróż ma rozpocząć się więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu pierwotnej podróży lub lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy może zmniejszyć odszkodowanie przewidziane w art. 5:

a) o 50 %, jeżeli planowany czas odlotu został przyśpieszony o mniej niż dwie godziny, a pasażer zdecydował się na lot;

b) o 25 %, jeżeli planowany czas odlotu został przyśpieszony o mniej niż trzy godziny, a pasażer zdecydował się na lot.

4. W przypadku gdy pasażerowi może przysługiwać prawo do odszkodowania zgodnie z art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 4 lub art. 6b ust. 3, obsługujący przewoźnik lotniczy w ciągu 96 godzin od zakończenia podróży przekazuje pasażerowi drogą elektroniczną na trwałym nośniku informacje o przysługującym pasażerowi prawie do odszkodowania oraz jasne instrukcje dotyczące sposobu złożenia wniosku o odszkodowanie.

5. Podczas określania odległości do celów niniejszego rozporządzenia podstawą obliczeń jest odległość między pierwszym miejscem odlotu a ostatecznym miejscem docelowym. W przypadku lotu łączącego uwzględnia się jedynie początkowe miejsce odlotu i ostateczne miejsce docelowe. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie.

6. W przypadku gdy pasażer zdecydował się na kontynuację swojej podróży na podstawie art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), b) lub c), a w trakcie podróży według zmienionego planu doszło do kolejnego zakłócenia, pasażer zachowuje prawo do uzyskania kolejnego odszkodowania w trakcie przekierowania do pierwszego miejsca odlotu lub do ostatecznego miejsca docelowego.

7. Odszkodowanie wypłaca się elektronicznym przelewem bankowym lub, jeżeli pasażer wyraźnie wyraził na to zgodę na trwałym nośniku, w inny sposób.

8. Ciężar dowodu w zakresie ustalenia, kiedy i jak pasażer zaakceptował porozumienie dotyczące formy płatności odszkodowania określone w ust. 7, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

9. Wniosek o odszkodowanie na podstawie niniejszego artykułu składa pasażer w terminie dziewięciu miesięcy od faktycznej daty odlotu wskazanej na bilecie pasażera. W przypadku gdy wniosek składa osoba trzecia w imieniu pasażera, obsługujący przewoźnik lotniczy może zażądać dowodu ważnego upoważnienia do działania. Obsługujący przewoźnicy lotniczy natychmiast potwierdzają otrzymanie wniosku na trwałym nośniku. W terminie 30 dni kalendarzowych od otrzymania wniosku obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie albo przekazuje pasażerowi uzasadnienie niewypłacenia odszkodowania, przy czym w tym drugim przypadku musi zostać przekazana informacja o mechanizmie rozpatrywania skarg, o którym mowa w art. 15a. Jeżeli, na warunkach określonych w art. 6c ust. 2, obsługujący przewoźnik lotniczy powołuje się na nadzwyczajną okoliczność, określa on, na którą nadzwyczajną okoliczność wymienioną w załączniku się powołuje, a jeżeli powołuje się na zdarzenie, które nie znajduje się w tym wykazie, określa, na jakie zdarzenie się powołuje i dlaczego należy je uznać za nadzwyczajną okoliczność. W każdym przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy powołuje się na nadzwyczajną okoliczność, przekazuje jasne i uzasadnione wyjaśnienie, w tym zwięzłe wyjaśnienie, w jaki sposób nadzwyczajna okoliczność, na którą się powołano, spełnia warunki dotyczące bezpośredniego związku przyczynowego oraz podjęcia wszelkich racjonalnych środków określone w art. 6c ust. 2.

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie wypłaci żądanego odszkodowania, pasażer może złożyć skargę zgodnie z art. 15a.";

10) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 8*

Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży

1. W przypadku zakłócenia obsługujący przewoźnik lotniczy, bez zbędnej zwłoki i na warunkach określonych w art. 4, 5, 6 lub 6b i w niniejszym artykule, oferuje pasażerom do wyboru jedną z poniższych opcji, które są zapewniane bezpłatnie:

a) automatyczny zwrot należności – w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od dokonania wyboru przez pasażera, elektronicznym przelewem bankowym lub, jeżeli pasażer wyraźnie wyraził na to zgodę na trwałym nośniku, w inny sposób – pełnej ceny biletów i, w przypadku gdy ma to zastosowanie, opłat za pośrednictwo za nieodbytą część lub nieodbyte części podróży oraz za już odbytą część lub już odbyte części podróży, jeżeli lot nie służy już żadnemu celowi związanemu z pierwotnymi planami podróży pasażera, wraz, w stosownych przypadkach, z lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie po czasie odlotu wskazanym na bilecie pasażera lub, w porozumieniu z pasażerem, przed tym czasem;

b) kontynuację podróży pasażera poprzez zmianę planu podróży pasażera na podróż na porównywalnych warunkach transportu, do jego ostatecznego miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie po czasie odlotu wskazanym na bilecie pasażera lub, w porozumieniu z pasażerem, przed tym czasem; lub

c) zmianę planu podróży pasażera na podróż na porównywalnych warunkach transportu, do jego ostatecznego miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc.

W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego zgodnie z art. 10a, termin, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. a) niniejszego ustępu, może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.

2. Aby pasażer mógł dotrzeć do swojego miejsca docelowego określonego na podstawie ust. 1 akapit pierwszy lit. b) w najwcześniejszym możliwym terminie i przy całkowitym czasie podróży jak najbardziej zbliżonym, z zachowaniem racjonalności, do planowanego całkowitego czasu podróży pierwotnego lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy, z zastrzeżeniem dostępności alternatywnych wariantów, oferuje pasażerowi co najmniej jeden z tych alternatywnych wariantów, aby pasażer je rozważył i wydał wyraźną zgodę na trwałym nośniku:

a) lot lub loty łączące na tej samej trasie co trasa określona w umowie transportu lotniczego;

b) inna trasa między tymi samymi portami lotniczymi odlotu i przylotu co wskazane w umowie transportu lotniczego;

c) inna trasa do lub z alternatywnego portu lotniczego w porównaniu z portem lotniczym wskazanym w umowie transportu lotniczego, w którym to przypadku obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszty transferu pasażera między portem lotniczym wskazanym w umowie transportu lotniczego a alternatywnym portem lotniczym;

d) skorzystanie z usług świadczonych przez innego przewoźnika lotniczego; lub

e) w stosownych przypadkach z uwzględnieniem odległości do przebycia, skorzystanie z innego środka transportu.

W przypadku zmiany planu podróży z wykorzystaniem innego przewoźnika lotniczego lub innego rodzaju transportu obsługujący przewoźnik lotniczy pozostaje odpowiedzialny za przekazywanie informacji, udzielenie pomocy i zmianę planu podróży wyłącznie do czasu odlotu lub odjazdu środka transportu w ramach zmienionego planu podróży. Obsługujący przewoźnik lotniczy pozostaje odpowiedzialny za odszkodowanie za opóźnienie dotarcia do ostatecznego miejsca docelowego zgodnie z art. 7. Operator usługi zmiany planu podróży jest odpowiedzialny za wszystkie inne prawa związane z tą usługą zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii dotyczącym praw pasażerów w odniesieniu do tego rodzaju transportu.

3. W przypadku gdy pasażer poinformował obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze kontynuowania podróży zgodnie z ust. 1 lit. b) i ust. 5 niniejszego artykułu oraz jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie zaproponował w ciągu trzech godzin zmiany planu podróży na porównywalnych warunkach transportu, pasażer może dokonać samodzielnej zmiany planu podróży zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu. Jeżeli pasażer zdecyduje się dokonać samodzielnej zmiany planu podróży, informuje o tym obsługującego przewoźnika lotniczego. Pasażer ma prawo do odmowy przyjęcia wariantów zmiany planu podróży, jeżeli te warianty nie zapewniają porównywalnych warunków transportu, i w takim przypadku zachowuje swoje prawo do pomocy zgodnie z art. 9 podczas oczekiwania na zmianę planu podróży.

W przypadku odwołania akapit pierwszy stosuje się od czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera.

W przypadku dokonania samodzielnej zmiany planu podróży pasażerowie ograniczają wydatki do tych, które są konieczne, racjonalne i odpowiednie. Obsługujący przewoźnik lotniczy zwraca, w terminie 14 dni kalendarzowych od złożenia wniosku, poniesione przez pasażera wydatki nieprzekraczające 400 % całkowitej ceny biletu lub biletów oraz, w przypadku gdy ma to zastosowanie, opłat za pośrednictwo. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, obsługujący przewoźnik lotniczy może przedłużyć ten termin do 30 dni kalendarzowych.

4. Bez uszczerbku dla pozostałych przepisów niniejszego artykułu, w przypadku gdy pasażer zorganizował międzylądowanie, ma on dodatkowe prawo do odmowy przyjęcia wariantów zmiany planu podróży, jeżeli w tych wariantach zmiany planu podróży pominięto to międzylądowanie.

5. Pasażer może dokonać wyboru między zwrotem należności zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. a) lub zmianą planu podróży w późniejszym terminie zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. c), aż do momentu, w którym pasażer zaakceptuje zmianę planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie oferowanym przez obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. b), lub do momentu, w którym pasażer podejmie decyzję o samodzielnej zmianie planu podróży zgodnie z ust. 3.

Pasażer informuje obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze.

6. Na wniosek pasażera obsługujący przewoźnik lotniczy przekazuje informacje określone w niniejszym artykule w formie papierowej. Obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia, aby wybór dokonany przez pasażera na podstawie niniejszego artykułu został wyraźnie potwierdzony na trwałym nośniku.

7. Opcje, określone w ust. 1, muszą być wyraźnie wskazane i nie podlegają wstępnej selekcji, ustawieniom domyślnym ani dodatkowym obciążeniom proceduralnym, które faworyzują jedną z opcji.";

11) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„*Artykuł 8a*

Bony

1. W przypadku gdy pasażer ma prawo do odszkodowania zgodnie z art. 7 lub do zwrotu należności zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a) lub art. 10 ust. 2, przewoźnik lotniczy może zaoferować pasażerowi wybór bonu o wartości odpowiadającej co najmniej kwocie zwrotu należności lub należnego odszkodowania.

2. Pasażer nie jest zobowiązany do przyjęcia bonu zamiast płatności. Przyjęcie bonu jest ważne tylko wtedy, gdy pasażer udzielił wyraźnej zgody na trwałym nośniku. Wszystkie opcje przewidziane w art. 7 ust. 7 oraz w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), muszą być wyraźnie wskazane i nie podlegają wstępnej selekcji, ustawieniom domyślnym ani dodatkowym obciążeniom proceduralnym, które faworyzują jedną z opcji.

3. Przewoźnik lotniczy wyraźnie informuje pasażera na trwałym nośniku o informacjach określonych w ust. 2, 4, 5 i 6 zanim pasażer skorzysta z możliwości wyboru, o której mowa w ust. 1.

4. Bony:

(a) mają maksymalny okres ważności wynoszący 12 miesięcy od daty przyjęcia bonu przez pasażera; ten okres ważności może zostać przedłużony tylko raz, na dodatkowy maksymalny okres 12 miesięcy, pod warunkiem że pasażer i przewoźnik lotniczy wyraźnie uzgodnią to przedłużenie na trwałym nośniku;

(b) mogą zostać wykorzystane w całości lub w części na wszelkie usługi przewoźnika lotniczego w okresie ważności, w tym usługi zarezerwowane w okresie ważności bonów, ale wykonane po upływie terminu ważności tych bonów;

(c) wydawane są na trwałym nośniku i jasno określają wartość, okres ważności i warunki wykorzystania; jeżeli wartość ta jest wyższa niż płatność, do której pasażer jest uprawniony na podstawie art. 7, art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a) lub art. 10 ust. 2, informacja ta jest wskazana na bonie.

5. Pasażer i przewoźnik lotniczy mogą uzgodnić dokonanie pełnej lub częściowej płatności w dowolnym momencie przed realizacją bonu lub jego wygaśnięciem, mimo że pasażer pierwotnie wybrał bon.

6. Przewoźnik lotniczy automatycznie zwraca niewykorzystaną kwotę danego bonu bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie nie później niż w terminie siedmiu dni kalendarzowych:

a) pasażerowi – po upływie okresu ważności bonu, jeżeli bon nie został wykorzystany; dotyczy to również każdej niewykorzystanej kwoty danego bonu w przypadku wcześniejszego częściowego wykorzystania bonu;

b) pasażerowi – jeżeli przed upływem okresu ważności bonu pasażer i przewoźnik lotniczy uzgodnią taki zwrot; lub

c) osobie załatwiającej sprawy po zmarłym pasażerze – w przypadku śmierci danego pasażera, na wniosek tej osoby oraz po przedstawieniu odpowiedniej dokumentacji uzupełniającej na trwałym nośniku.";

12) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 9*

Prawo do pomocy

1. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu pasażerom oferuje się bezpłatnie:

a) napoje i przekąski co dwie godziny czasu oczekiwania;

b) posiłek po trzech godzinach, a następnie co pięć godzin czasu oczekiwania, maksymalnie do trzech posiłków dziennie;

c) dostęp do internetu oraz dwie rozmowy telefoniczne.

Obsługujący przewoźnik lotniczy może ograniczyć lub odmówić udzielenia pomocy na podstawie akapitu pierwszego, jeżeli jej zapewnienie spowodowałoby dalsze opóźnienie odlotu opóźnionego lotu lub zmiany planu podróży, w tym rozpoczęcia przewozu alternatywnym środkiem transportu.

2. Ponadto w przypadku gdy przy oczekiwaniu na lot lub alternatywny transport konieczny okazuje się pobyt trwający co najmniej jedną noc, pasażerom oferuje się bezpłatnie:

a) zakwaterowanie w hotelu;

b) transport z lotniska do hotelu i powrót.

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy może wykorzystać bony w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z ust. 1 akapit pierwszy lit. a) i b) i ust. 2. Bony dostarczone zgodnie z ust. 1 muszą nadawać się do wykorzystania we wszystkich sklepach oferujących żywność oraz napoje i przekąski w porcie lotniczym, w którym zainteresowani pasażerowie zostali unieruchomieni, na pokładzie ich lotu oraz, w stosownych przypadkach, w miejscu zakwaterowania zapewnionym zgodnie z ust. 2 lit. a). Bon na zakwaterowanie w hotelu dostarczony zgodnie z ust. 2 lit. a) może zostać wydany wyłącznie w przypadku, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wcześniej zarezerwował miejsce dla danego pasażera.

4. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie wypełnia swoich obowiązków wynikających z ust. 1, 2 i 3, zainteresowani pasażerowie mogą podjąć działania we własnym zakresie. Przewoźnik lotniczy obsługujący zakłócony lot zwraca, w terminie 14 dni kalendarzowych od złożenia wniosku o zwrot należności, wydatki poniesione przez pasażerów, w zakresie, w jakim wydatki te są niezbędne, racjonalne i proporcjonalne do czasu oczekiwania oraz kosztów napojów i przekąsek oraz posiłków w miejscu portu lotniczego lub w miejscu zakwaterowania, w którym pasażerowie zostali unieruchomieni. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, przewoźnik lotniczy obsługujący zakłócony lot może przedłużyć ten termin do 30 dni kalendarzowych.

5. We wszystkich unijnych portach lotniczych obsługujących komercyjny ruch pasażerski organ zarządzający portem lotniczym wprowadza rozwiązania zapewniające możliwość bezpłatnego udostępniania wody pitnej i stacji ładowania urządzeń elektronicznych, niezależnie od pory dnia, lotu i terminalu.

6. Jeżeli zakłócenie jest spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami i gdy zakłócenia nie można było uniknąć nawet mimo podjęcia przez przewoźnika lotniczego wszelkich racjonalnych środków, przewoźnik lotniczy może ograniczyć zakwaterowanie w hotelu zapewniane zgodnie z ust. 2 lit. a) do maksymalnie trzech nocy.

7. W przypadku gdy pasażer wybiera zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), znajdując się w pierwszym miejscu odlotu, lub wybiera zmianę planu podróży na podróż w późniejszym terminie zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. c), pasażerowi nie przysługują żadne dalsze prawa w zakresie pomocy przewidziane w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu w odniesieniu do danego lotu.";

13) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 10*

Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej

1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieszcza pasażera w klasie podróży wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, nie może się domagać jakiejkolwiek dodatkowej zapłaty.

2. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieszcza pasażera w klasie podróży niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, zapewnia on, w terminie 14 dni kalendarzowych od umieszczenia w klasie niższej, automatyczny zwrot należności co najmniej równy:

a) 30 % ceny lotu w przypadku lotów o długości nie większej niż 1 500 km;

b) 50 % ceny lotu w przypadku wszystkich lotów wewnątrzunijnych o długości powyżej 1 500 km, z wyjątkiem lotów pomiędzy europejskim terytorium państw członkowskich a francuskimi regionami najbardziej oddalonymi, i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 km do 3 500 km; lub

c) 75 % ceny lotu w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b), w tym lotów pomiędzy europejskim terytorium państw członkowskich a francuskimi regionami najbardziej oddalonymi.

3. W przypadku gdy cena lotu nie jest wskazana na bilecie, zwrot należności, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oblicza się na podstawie odpowiedniego stosunku odległości lotu do całkowitej odległości, której dotyczy umowa transportu lotniczego, obliczanej zgodnie z art. 7 ust. 5.

4. Z ceny lotu, o której mowa w niniejszym artykule, wyłącza się podatki i opłaty wskazane na biletach, o ile wymóg uiszczenia tych podatków i opłat ani ich kwota nie zależą od klasy podróży, na którą zostały wykupione te bilety.

5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do usług pomocniczych, takich jak specjalne miejsca siedzące lub catering, które są niezależne od klasy podróży i sprzedawane oddzielnie.";

14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Plany reagowania awaryjnego w portach lotniczych

1. W unijnym porcie lotniczym, w którym całkowity ruch pasażerski wynosi więcej niż 4 miliony pasażerów rocznie przez co najmniej trzy następujące po sobie lata, organ zarządzający portem lotniczym zapewnia koordynację operacji organu zarządzającego portem lotniczym i podmiotów świadczących podstawowe usługi w porcie lotniczym, w szczególności przewoźników lotniczych, oraz podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w drodze odpowiedniego planu reagowania awaryjnego uwzględniającego możliwe sytuacje, w których dochodzi do odwołania lub opóźnienia wielu lotów, co skutkuje unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów. Plan reagowania awaryjnego sporządza się w celu zapewnienia, aby unieruchomieni pasażerowie uzyskali odpowiednie informacje i pomoc, i zawiera on ustalenia służące zminimalizowaniu czasu oczekiwania i niewygód.

2. Plany reagowania awaryjnego portu lotniczego uwzględniają szczególne i indywidualne potrzeby pasażerów, o których mowa w art. 11.

3. Plan reagowania awaryjnego sporządza się w szczególności z udziałem Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, o którym mowa w dyrektywie Rady 96/67/WE (*), podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej oraz innych podmiotów świadczących podstawowe usługi w porcie lotniczym, w tym podmiotów świadczących specjalną pomoc dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Plan reagowania awaryjnego sporządza się w stosownych przypadkach z udziałem odpowiednich organów. Plan reagowania awaryjnego zawiera także dane kontaktowe osoby lub osób wyznaczonych przez przewoźników lotniczych uczestniczących w Komitecie Użytkowników Portu Lotniczego do reprezentowania ich na miejscu w przypadku odwołania lub opóźnienia wielu lotów. Przewoźnik lotniczy zapewnia każdej wyznaczonej osobie niezbędne środki umożliwiające udzielenie pomocy pasażerom zgodnie z obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia w przypadku zakłócenia.

4. Organ zarządzający portem lotniczym przekazuje plan reagowania awaryjnego Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego, o którym mowa w dyrektywie 96/67/WE, oraz, na wniosek, krajowemu organowi wykonawczemu wyznaczonemu zgodnie z art. 16 niniejszego rozporządzenia. Krajowy organ wykonawczy monitoruje przestrzeganie wymogów niniejszego artykułu przez organ zarządzający portem lotniczym.

5. Państwo członkowskie może zadecydować, że port lotniczy nieobjęty ust. 1, znajdujący się na jego terytorium, ma wypełniać obowiązki określone w ust. 1–4.

6. W unijnych portach lotniczych, w których całkowity roczny ruch pasażerski jest niższy od progu określonego w ust. 1 lub nieobjętych decyzją państwa członkowskiego na podstawie ust. 5, organ zarządzający portem lotniczym dokłada wszelkich racjonalnych starań w celu zapewnienia koordynacji użytkowników portu lotniczego i dokonywania ustaleń z użytkownikami portu lotniczego w celu informowania unieruchomionych pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia wielu lotów prowadzących do unieruchomienia znacznej liczby pasażerów w porcie lotniczym.

(*) Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).";

15) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 11*

Pasażerowie mający specjalne potrzeby

1. Określone w niniejszym artykule prawa osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się pozostają bez uszczerbku dla praw przysługujących tym osobom zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1107/2006.

2. Wszystkie informacje przekazywane pasażerom na podstawie niniejszego rozporządzenia przekazuje się w formacie spełniającym wymogi dostępności.

3. Do celów niniejszego rozporządzenia za »pasażerów mających specjalne potrzeby« uznaje się następujące kategorie pasażerów:

a) osoby z niepełnosprawnościami, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się i kobiety w ciąży, pod warunkiem że obsługujący przewoźnik lotniczy został poinformowany o ich szczególnych potrzebach w zakresie pomocy, w miarę możliwości w momencie rezerwacji lub odprawy, a najpóźniej w momencie, gdy pasażer zostaje poinformowany o zakłóceniu na podstawie art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 1 lub art. 6 ust. 1, lub traci lot łączący na podstawie art. 6b ust. 1;

b) niemowlęta i małoletnich bez opieki; oraz

c) osoby potrzebujące szczególnej pomocy medycznej na podstawie zaświadczenia lekarskiego, chyba że odmówi im się wejścia na pokład ze względów bezpieczeństwa.

Uznaje się, że każde powiadomienie dotyczące okoliczności, o których mowa w akapicie pierwszym, przekazane przewoźnikowi lotniczemu obejmuje wszystkie podróże w ramach umowy transportu lotniczego.

4. Każdej osobie towarzyszącej osobom, o których mowa w ust. 3, lub towarzyszącej dziecku na podstawie tej samej umowy transportu lotniczego przewoźnik lotniczy oferuje bezpłatnie możliwość zajęcia miejsca obok tej osoby lub dziecka. W przypadku gdy miejsca obok są niedostępne, przewoźnik lotniczy dokłada starań, aby pomóc osobie towarzyszącej lub osobom towarzyszącym w znalezieniu sąsiadujących miejsc.

5. Przy wejściu na pokład obsługujący przewoźnicy lotniczy przyznają pierwszeństwo osobom, o których mowa w ust. 3, oraz wszelkim towarzyszącym im osobom lub certyfikowanym psom asystującym, a także dzieciom w wózku dziecięcym lub spacerowym z osobą towarzyszącą.

6. Obsługujący przewoźnicy lotniczy zapewniają, bez dodatkowych kosztów, możliwość transportu niemowląt i dzieci potrzebujących wózka dziecięcego lub spacerowego w ich wózku dziecięcym lub spacerowym aż do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do drzwi statku powietrznego oraz zapewniają, aby ten wózek dziecięcy lub spacerowy był oddawany przy drzwiach statku powietrznego, chyba że istnieją ograniczenia związane z bezpieczeństwem, ochroną, zdolnością przewozową lub eksploatacją.

7. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym nie wywiąże się z obowiązków określonych w art. 7 i 8 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 i w konsekwencji osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się nie zdążą na lot, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za wypłatę odszkodowania, zmianę trasy oraz udzielenie pomocy tym pasażerom zgodnie z art. 7, 8 i 9 niniejszego rozporządzenia. Obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia tę zmianę planu podróży i pomoc również osobie towarzyszącej zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006.

Organ zarządzający portem lotniczym zwraca obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu koszty poniesione przez tego obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu. Do dnia 23 października 2027 r. Komisja przyjmie akt wykonawczy zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16h ust. 3, określający praktyczne zasady tego zwrotu kosztów. Ten akt wykonawczy nie może ograniczać odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w zakresie zapewniania odszkodowania, zmiany trasy i pomocy pasażerom na podstawie niniejszego ustępu.

8. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy lub jego upoważniony agent zawiera umowę z osobą działającą w imieniu małoletnich bez opieki w celu udzielenia tym małoletnim szczególnej pomocy podczas podróży, a w wyniku nieudzielenia szczególnej pomocy ci małoletni nie zdążą na swój lot, obsługujący przewoźnicy lotniczy ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie odszkodowania, zmiany trasy i pomocy tym małoletnim zgodnie z art. 7, 8 i 9.

9. Dokonując zmiany planu podróży oraz udzielając pomocy zgodnie z art. 8 i 9, obsługujący przewoźnik lotniczy zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu. Przewoźnicy lotniczy zapewniają tę zmianę planu podróży i pomoc tym osobom, w tym wszelkim towarzyszącym im osobom lub certyfikowanym psom asystującym, najszybciej jak jest to możliwe.

10. Art. 9 ust. 6 nie stosuje się do pasażerów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, ani do jakichkolwiek towarzyszących im osób lub certyfikowanych psów asystujących.";

16) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„*Artykuł 11a*

Przedmiot osobisty i bagaż podręczny

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 obsługujący przewoźnicy lotniczy zezwalają pasażerom na wnoszenie przedmiotu osobistego do kabiny bez dodatkowych kosztów.

Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 obsługujący przewoźnicy lotniczy, z zastrzeżeniem dostępności miejsca w kabinie statku powietrznego, zezwalają pasażerom na wnoszenie bagażu podręcznego do kabiny.

Przy oferowaniu lub publikowaniu taryf lotniczych przed rozpoczęciem procesu rezerwacji domyślnie wyświetlane są taryfy lotnicze, które obejmują przewóz sztuki bagażu podręcznego.

Niniejszy ustęp nie uniemożliwia przewoźnikom lotniczym ani pośrednikom oferowania odmiennych cenowo ofert pasażerom, którzy dobrowolnie zdecydują się na podróż bez bagażu podręcznego.

2. W przypadku gdy szczególne względy, takie jak względy bezpieczeństwa, względy związane z pojemnością lub zmiana typu statku powietrznego, do której doszło po dokonaniu rezerwacji, wykluczają przewóz w kabinie przedmiotu osobistego lub sztuki bagażu podręcznego, o których mowa w ust. 1, obsługujący przewoźnik lotniczy może w stosownych przypadkach w czasie odprawy lub w punkcie przyjęć pasażerów na pokład ogłosić wymóg przewiezienia nieodprawionego bagażu w przedziale bagażowym statku powietrznego, przy czym nie może się to wiązać z żadnymi dodatkowymi kosztami dla pasażera.

3. Niniejszy artykuł nie ma wpływu na ograniczenia dotyczące nieodprawionego bagażu ustanowione przez przepisy unijne, takie jak przepisy określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 (*) i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 (**), lub na ograniczenia ustanowione przez międzynarodowe przepisy w zakresie ochrony i bezpieczeństwa.

Artykuł 11b

Karty pokładowe

Nie można odmówić pasażerom przyjęcia na pokład ze względu na fakt, że użyli oni swojej własnej drukowanej wersji cyfrowej karty pokładowej, pod warunkiem że jest ona wydrukowana w sposób wyraźny i nadający się do odczytu maszynowego. Nie można odmówić pasażerom przyjęcia na pokład ze względu na fakt, że nie uiścili oni dodatkowej opłaty za korzystanie ze swojej własnej drukowanej wersji cyfrowej karty pokładowej.

W przypadku gdy przewoźnicy lotniczy przewidują cyfrowe karty pokładowe, pasażerowie muszą mieć możliwość uzyskania swoich kart pokładowych w formie cyfrowej, przy odprawie, bez jakiegokolwiek dalszego żądania i nie muszą mieć konta użytkownika ani specjalnej aplikacji, aby uzyskać i wydrukować swoje karty pokładowe.

Przewoźnicy lotniczy nie mogą nakładać dodatkowej opłaty za wydanie pasażerowi drukowanej wersji karty pokładowej, jeżeli pasażer dokonał już odprawy.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).";

17) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 12*

Dalsze prawa

1. Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na prawa pasażerów przyznane na podstawie innych aktów prawnych, w tym dyrektywy (UE) 2015/2302, o ile niniejszy artykuł nie stanowi inaczej.

Odszkodowanie przyznane zgodnie z art. 7 lub zwrot należności przyznany zgodnie z art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia odlicza się od odszkodowania lub obniżki ceny przyznanych zgodnie z innymi aktami prawnymi, takimi jak dyrektywa (UE) 2015/2302, jeżeli prawa, w odniesieniu do których przyznano odszkodowanie lub obniżkę ceny, chronią te same interesy lub mają ten sam cel. Podobnie, odszkodowanie lub obniżkę ceny przyznane zgodnie z innymi aktami prawnymi, takimi jak dyrektywa (UE) 2015/2302, odlicza się od odszkodowania przyznanego zgodnie z art. 7 lub od zwrotu należności przyznanego zgodnie z art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, jeżeli prawa, w odniesieniu do których przyznano odszkodowanie lub obniżkę ceny, chronią te same interesy lub mają ten sam cel.

Niezależnie od prawa organizatora imprezy turystycznej do dochodzenia roszczeń lub zwrotu kosztów zgodnie z art. 22 dyrektywy (UE) 2015/2302, bez uszczerbku dla art. 13 niniejszego rozporządzenia oraz na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 1 akapit pierwszy lit. a) niniejszego rozporządzenia, jeżeli lot jest częścią umowy o udział w imprezie turystycznej zdefiniowanej w art. 3 pkt 3 dyrektywy (UE) 2015/2302, pasażerowie nie mają prawa do zwrotu należności zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w zakresie, w jakim odpowiednie prawo wynika z dyrektywy (UE) 2015/2302.

2. Bez uszczerbku dla odpowiednich zasad i przepisów prawa krajowego, w tym orzecznictwa, ust. 1 niniejszego artykułu nie stosuje się do ochotników na warunkach określonych w art. 4 ust. 2.

3. W przypadku gdy pasażer otrzymał już odszkodowanie lub zwrot należności na podstawie prawodawstwa państwa trzeciego, kwotę tego odszkodowania lub zwrotu należności odlicza się od kwoty odszkodowania lub zwrotu należności przyznanego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.";

18) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„*Artykuł 12a*

Korekta imion lub nazwisk

1. Obsługujący przewoźnik lotniczy, po otrzymaniu wniosku złożonego nie później niż 48 godzin przed planowanym czasem odlotu, dokonuje korekty błędu w pisowni imienia lub nazwiska pasażera lub – w przypadku zmiany administracyjnej – aktualizuje imię lub nazwisko pasażera. Taka korekta lub aktualizacja dokonywana jest bezpłatnie co najmniej jeden raz i nie może stanowić powodu do odmowy wejścia na pokład zgodnie z art. 4.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, może złożyć:

a) pasażer – w odniesieniu do swojego imienia lub nazwiska lub imienia lub nazwiska jakiegokolwiek innego pasażera, którego bilet stanowi część tej samej umowy przewozu lotniczego co bilet pasażera składającego wniosek;

b) pośrednik – w odniesieniu do imienia lub nazwiska pasażera, dla którego pośrednik dokonał rezerwacji.

3. Korekta lub aktualizacja dokonana na podstawie ust. 1 nie może stanowić przeniesienia biletu na inną osobę.";

19) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 13*

Prawo do dochodzenia roszczeń

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne obowiązki ciążące na nim na mocy niniejszego rozporządzenia, żadne przepisy niniejszego rozporządzenia ani prawa krajowego nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo tego przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii lub prawem krajowym, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od stron trzecich. W szczególności niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania lub odzyskania kosztów od portu lotniczego lub od innej strony trzeciej, z którą przewoźnik lotniczy zawarł umowę.";

20) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 14*

Obowiązki w zakresie informowania pasażerów

1. Obsługujący przewoźnik lotniczy i pośrednik zamieszczają na swojej stronie internetowej i w aplikacji mobilnej zawiadomienie informujące o prawach przysługujących na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym informacje o procedurze rozpatrywania skarg. Aby spełnić ten wymóg, obsługujący przewoźnik lotniczy i pośrednik mogą wykorzystać streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane i podane do wiadomości publicznej przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii.

2. Oferując bilety na lot lub loty łączące, przewoźnicy lotniczy i pośrednicy informują pasażera, przed zakupem biletów na takie loty, o następujących kwestiach:

a) rodzaju oferowanego biletu lub biletów, w szczególności o tym, czy bilet lub bilety są objęte jedną umową transportu lotniczego lub połączeniem odrębnych umów transportu lotniczego;

b) prawach i obowiązkach pasażera, obsługującego przewoźnika lotniczego i pośrednika na podstawie niniejszego rozporządzenia, w załączeniu do umowy transportu lotniczego, w tym zamieszczają informacje na temat procedury rozpatrywania skarg i procedury zwrotu należności;

c) terminie i procedurze, zgodnie z którą pasażer może złożyć wniosek o korektę imienia lub nazwiska, jak określono w art. 12a;

d) warunkach umowy transportu lotniczego;

e) procedurze odzyskiwania przedmiotów osobistych lub bagażu podręcznego pozostawionych w kabinie; informacje te obejmują elektroniczne dane kontaktowe, stosowane formularze i wszelkie inne istotne informacje szczegółowe niezbędne pasażerowi do złożenia wniosku; oraz

f) danych kontaktowych na potrzeby uzyskania pomocy i wsparcia w przypadku zakłócenia.

3. Pośrednik lub przewoźnik lotniczy, który sprzedaje bilety objęte połączeniem umów transportu lotniczego, informuje pasażera przed zakupem, że bilety są objęte odrębnymi umowami transportu lotniczego oraz że prawa przysługujące na podstawie art. 7, 8 i 9 w odniesieniu do odszkodowania, zwrotu należności, zmiany planu podróży lub pomocy w przypadku utraty kolejnych lotów nie mają zastosowania na podstawie odrębnej umowy transportu lotniczego. Informacje te wskazuje się w jasny sposób i przekazuje na trwałym nośniku przy sprzedaży biletów.

4. Organ zarządzający portem lotniczym, lub w stosownych przypadkach obsługujący przewoźnik lotniczy, zapewnia, aby w punktach odpraw pasażerów (w tym na urządzeniach do odprawy samoobsługowej) oraz w punkcie przyjęć pasażerów na pokład był w wyraźny sposób umieszczony tekst w brzmieniu: »Jeżeli odmówiono przyjęcia Państwa na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony o co najmniej dwie godziny przy odlocie lub o ponad trzy godziny przy przylocie do miejsca docelowego, prosimy zwrócić się do obsługi na stanowisku odpraw lub do obsługi w punkcie przyjęć pasażerów na pokład o pisemne informacje na temat przysługujących Państwu praw, w szczególności w odniesieniu do zwrotu należności lub zmiany planu podróży, pomocy i ewentualnego odszkodowania«. Tekst ten umieszcza się co najmniej w języku lub językach używanych w miejscu, w którym znajduje się port lotniczy, oraz w języku, który jest używany na całym świecie. Organ zarządzający portem lotniczym zapewnia również, aby w punktach odprawy, obok tekstu, wyświetlano kod QR lub wszelkie inne środki cyfrowe umożliwiające dostęp do aplikacji mobilnej Komisji dotyczącej praw pasażerów, zawierającej streszczenie niniejszego rozporządzenia. W tym celu organy zarządzające portem lotniczym współpracują z obsługującymi przewoźnikami lotniczymi.

5. Po zakupie biletów obsługujący przewoźnicy lotniczy bez zbędnej zwłoki przekazują pasażerom informacje określone w ust. 2, na trwałym nośniku.

6. Przewoźnicy lotniczy i pośrednicy w stosownych przypadkach przekazują informacje na podstawie niniejszego artykułu w języku umowy transportu lotniczego oraz w języku używanym na całym świecie.

7. Informacje dla pasażerów oraz korespondencja lub wymiana formularzy lub dokumentów z pasażerami na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym komunikacja, o której mowa w art. 7 ust. 4, oraz oferty wyboru lub porozumienia zgodnie z art. 4, 5, 6b, 7, 8 lub 8a, muszą być łatwo dostępne i przekazywane w sposób jasny i jednoznaczny. W przypadku gdy informacje, korespondencja, formularze lub dokumenty są przekazywane drogą elektroniczną, przewoźnicy lotniczy i pośrednicy przekazują je na trwałym nośniku z podaniem daty i godziny.

W takich celach przewoźnicy lotniczy i pośrednicy zapewniają, aby pasażer nie był zobowiązany do posiadania konta użytkownika ani specjalnej aplikacji jako warunku dostępu do informacji, korespondencji, formularzy lub dokumentów lub otrzymania ich na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym kart pokładowych, ale z wyłączeniem informacji i dokumentów dotyczących kwestii takich jak programy lojalnościowe lub inne programy komercyjne oferowane przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika.

Ciężar dowodu w zakresie ustalenia czy i kiedy przewoźnik lotniczy i pośrednik przekazali pasażerom niezbędne informacje, korespondencję, formularze lub dokumenty, w tym w odniesieniu do komunikacji, o której mowa w art. 7 ust. 4, oraz karty pokładowe lub oferty wyboru lub porozumienia zgodnie z art. 4, 5, 6b, 7, 8 lub 8a, spoczywa na przewoźnikach lotniczych i pośrednikach.

Do celów niniejszego rozporządzenia wszystkie środki komunikacji muszą umożliwiać pasażerowi szybkie, bezpłatne skontaktowanie się i skuteczną komunikację z przewoźnikami lotniczymi i pośrednikami.”;

21) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„*Artykuł 15a*

Skarga do przewoźnika lotniczego lub pośrednika

1. Każdy przewoźnik lotniczy i pośrednik ustanawia mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności.

2. Pasażerowie mogą wnieść skargę do któregokolwiek przewoźnika lotniczego lub pośrednika w odniesieniu do ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności za pośrednictwem mechanizmu, o którym mowa w ust. 1. Skargę taką składa się w terminie 12 miesięcy od dnia, w którym lot został lub miał zostać wykonany, lub w terminie trzech miesięcy od złożenia wniosku o odszkodowanie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

W terminie siedmiu dni roboczych od otrzymania skargi adresat przekazuje pasażerowi potwierdzenie otrzymania skargi. W terminie miesiąca od otrzymania skargi adresat udziela odpowiedzi wraz z uzasadnieniem lub, w należycie uzasadnionych przypadkach, informuje pasażera, że otrzyma on ostateczną odpowiedź w terminie krótszym niż dwa miesiące od dnia otrzymania skargi.

Ostateczna odpowiedź musi zawierać również odpowiednie dane kontaktowe organu lub organów odpowiedzialnych za rozpatrywanie skarg na podstawie niniejszego rozporządzenia. Obowiązek ten można wypełnić, odsyłając pasażera do wykazu organów rozpatrujących skargi udostępnionego przez Komisję.

3. Ciężar dowodu w zakresie ustalenia czy pasażerom udzielono wymaganych informacji spoczywa na przewoźniku lotniczym i pośredniku.";

22) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„*Artykuł 16h*

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).";

23) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 17*

Przegląd i sprawozdawczość

1. Do dnia 23 października 2031 r., a następnie co pięć lat Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykazu nadzwyczajnych okoliczności określonego w załączniku, w świetle zdarzeń mających wpływ na terminowe i skuteczne wykonywanie lotów, które miały miejsce w ciągu lat poprzedzających każde sprawozdanie.

2. Do dnia 23 października 2031 r., a następnie co pięć lat, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania, egzekwowania i rezultatów niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia w nim informacje dotyczące wzmocnionej ochrony pasażerów lotniczych lotów do państw trzecich i z państw trzecich obsługiwanych przez przewoźników z państw trzecich.

Sprawozdanie to zawiera również przegląd progów oraz kwot określonych w niniejszym rozporządzeniu, z uwzględnieniem między innymi zmian taryf lotniczych, stopy inflacji i statystyk dotyczących odmowy przyjęcia na pokład, odwołań, opóźnień i utraconych lotów łączących, które można przypisać przewoźnikom lotniczym, a także statystyk dotyczących umieszczania w klasie niższej, w okresie poprzedzających pięciu lat.

W sprawozdaniu na podstawie akapitu pierwszego Komisja ocenia również:

a) konieczność i wykonalność zmiany zakresu niniejszego rozporządzenia w celu dalszej poprawy ochrony pasażerów oraz równych warunków działania dla unijnych przewoźników lotniczych i przewoźników lotniczych z państw trzecich, a także aspektów związanych z jakością sieci połączeń; w szczególności Komisja oceni ryzyko konfliktu jurysdykcji i trudności związanych z egzekwowaniem przepisów oraz przedstawi zalecenia dotyczące sposobów ograniczenia tego ryzyka i zaradzenia tym trudnościom;

b) wykonalność dalszej automatyzacji wniosków o odszkodowanie i płatności z tytułu opóźnień.

3. W razie potrzeby sprawozdaniom tym towarzyszy wniosek ustawodawczy.";

24) tekst załącznika I do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik do rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) »unijny przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 (*);

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).";

b) dodaje się litery w brzmieniu:

„h) »sprzęt służący do poruszania się« oznacza każdy sprzęt przeznaczony do wspomagania sprawności ruchowej osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się w rozumieniu art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*);

i) »certyfikowany pies asystujący« oznacza psa specjalnie przeszkolonego do zwiększania samodzielności i niezależności osób z niepełnosprawnościami, mającego urzędowy certyfikat zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, jeżeli takie przepisy istnieją;

j) »format spełniający wymogi dostępności« oznacza format, który daje osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp do wszelkich istotnych informacji, w tym poprzez umożliwienie takiej osobie dostępu tak łatwego i wygodnego jak ten, z którego korzysta osoba bez upośledzenia lub niepełnosprawności, i który spełnia wymogi dostępności określone zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 (**);

k) »pośrednik« oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, inną niż przewoźnik, która działa – w związku ze swoją działalnością handlową, gospodarczą lub zawodową – w imieniu przewoźnika lub pasażera w celu zawarcia umowy transportu.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. U. L 204 z 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).";

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 3*

1. Odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega wszystkim postanowieniom Konwencji montrealskiej dotyczącym takiej odpowiedzialności. Obejmuje to odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do opóźnień w przewozie pasażera lub bagażu.

2. Obowiązek posiadania ubezpieczenia, określony w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) oraz art. 11 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, w zakresie w jakim dotyczy on odpowiedzialności w odniesieniu do pasażerów traktuje się jako wymóg, aby unijny przewoźnik lotniczy był ubezpieczony w wysokości odpowiedniej do zapewnienia, aby wszystkie osoby uprawnione do odszkodowania otrzymały pełną kwotę odszkodowania, do którego są uprawnione zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).";

3) art. 3a otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 3a*

Dodatkową opłatę, której zgodnie z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej oraz bez uszczerbku dla art. 6a niniejszego rozporządzenia może zażądać przewoźnik lotniczy, gdy pasażer składa specjalną deklarację interesu w dostawie bagażu do miejsca docelowego (zwaną dalej »specjalną deklaracją interesu«), ustala się, dla unijnych przewoźników lotniczych, według stawki, która odzwierciedla koszty dodatkowe w związku z transportem i ubezpieczeniem bagażu o wartości przewyższającej limit odpowiedzialności. Stawki te udostępnia się pasażerom na wniosek.";

4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 5*

1. W przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera unijny przewoźnik lotniczy niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż w terminie piętnastu dni po zidentyfikowaniu osoby fizycznej uprawnionej do otrzymania odszkodowania, dokonuje wypłaty zaliczki w takiej wysokości, jaka może być wymagana w celu pokrycia najpilniejszych potrzeb ekonomicznych, proporcjonalnie do doznanych trudności.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1 niniejszego artykułu zaliczka w przypadku śmierci pasażerów nie może być niższa niż 16 %, na jednego pasażera, minimalnej kwoty odpowiedzialności określonej na podstawie art. 21 ust. 1 Konwencji montrealskiej oraz przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej.

3. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i zaliczka może zostać potrącona z wszelkich kolejnych kwot wypłacanych w związku z odpowiedzialnością ponoszoną przez unijnego przewoźnika lotniczego, ale nie podlega zwrotowi, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w art. 20 Konwencji montrealskiej lub w przypadku gdy osoba, która otrzymała tę zaliczkę, okaże się osobą nieuprawnioną do odszkodowania.";

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wszyscy przewoźnicy lotniczy, przy sprzedaży przewozów lotniczych w Unii, przekazują pasażerom w jasny i przystępny sposób kompleksowe informacje o obowiązujących procedurach, które należy zastosować w przypadku utraty, opóźnienia w przewozie lub uszkodzenia bagażu. Przewoźnicy lotniczy zapewniają, aby streszczenie najważniejszych przepisów regulujących odpowiedzialność w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu, w tym określenie terminu wszczęcia postępowania w sprawie odszkodowania oraz informacja o możliwości dokonania specjalnej deklaracji interesu, zostały udostępnione pasażerom we wszystkich punktach sprzedaży, łącznie ze sprzedażą przez telefon i przez internet. Aby spełnić ten wymóg informacyjny, unijni przewoźnicy lotniczy korzystają z ogłoszenia zawartego w załączniku. Takie streszczenie lub ogłoszenie nie mogą być wykorzystane jako podstawa roszczenia o wypłatę odszkodowania ani do interpretowania przepisów niniejszego rozporządzenia lub postanowień Konwencji montrealskiej.";

b) w ust. 2 dodaje się tiret w brzmieniu:

„— prawa do bezpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu dotyczącej wartości sprzętu służącego do poruszania się, w przypadku gdy pasażer jest osobą z niepełnosprawnościami lub osobą o ograniczonej możliwości poruszania się.";

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy całość przewozu zapewniają unijni przewoźnicy lotniczy, limitami wskazanymi zgodnie z wymogami informacyjnymi określonymi w ust. 1 i 2 są limity ustalone w niniejszym rozporządzeniu, chyba że unijny przewoźnik lotniczy dobrowolnie stosuje wyższe limity. W przypadku gdy całość przewozu zapewniają przewoźnicy lotniczy z państw trzecich, ust. 1 i 2 stosuje się jedynie do przewozów do Unii, z Unii lub w obrębie jej terytorium.";

d) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Wszyscy przewoźnicy lotniczy udostępniają w swoich aplikacjach mobilnych oraz na swoich stronach internetowych, a organy zarządzające portami lotniczymi – w miejscach odbioru bagażu we wszystkich unijnych portach lotniczych obsługujących komercyjny ruch pasażerski, formularz umożliwiający pasażerowi natychmiastowe złożenie skargi, online lub na papierze, dotyczącej uszkodzonego, opóźnionego lub utraconego bagażu.

Formularz udostępniany pasażerom przez organy zarządzające portami lotniczymi jest wspólnym formularzem. Pasażerowie mają prawo do składania skarg do przewoźników lotniczych przy użyciu tego wspólnego formularza. Przewoźnicy lotniczy mogą udostępnić pasażerom swój własny formularz na swoich stronach internetowych, w aplikacjach mobilnych lub w formie papierowej, pod warunkiem że formularz taki oferuje – w formacie spełniającym wymogi dostępności – wybór i informacje zawarte we wspólnym formularzu oraz jest dostępny co najmniej w języku rezerwacji.

Datę złożenia formularza przewoźnik lotniczy uznaje za datę wniesienia skargi zgodnie z art. 31 ust. 2 i 3 Konwencji montrealskiej, nawet jeżeli przewoźnik lotniczy zwróci się w późniejszym terminie o dodatkowe informacje. Niniejszy ustęp pozostaje bez wpływu na prawo pasażera do złożenia skargi inną drogą w terminie określonym przez Konwencję montrealską.

5. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania ust. 4 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający wspólny formularz. Ten wspólny formularz ustanawia się w formacie spełniającym wymogi dostępności. Komisja udostępnia wspólny formularz na swojej stronie internetowej we wszystkich językach urzędowych Unii. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 6d ust. 2.

6. Wszystkie informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu oraz formularze skarg udostępniane są w formacie spełniającym wymogi dostępności, a także udostępniane są osobom niekorzystającym z narzędzi cyfrowych.

7. Wszystkie obowiązki informacyjne na podstawie niniejszego artykułu mają również zastosowanie do pośredników, przy sprzedaży przewozów lotniczych do Unii, z Unii i w obrębie jej terytorium.";

6) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„*Artykuł 6a*

1. Przy każdym przewozie odprawionego sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanych psów asystujących unijny przewoźnik lotniczy zapewnia, aby osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się uzyskały informacje o przysługujących im prawach oraz możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu, w formacie spełniającym wymogi dostępności, na podstawie art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, w momencie dokonywania rezerwacji, w tym samym czasie co zgłoszenie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, a najpóźniej w momencie przekazania sprzętu przewoźnikowi lotniczemu, a w przypadku certyfikowanego psa asystującego – przy wejściu na pokład. W takim przypadku unijny przewoźnik lotniczy nie może nakładać na zainteresowanych pasażerów dodatkowej opłaty. W przypadku gdy sprzęt został zniszczony, utracony, uszkodzony lub opóźniony w przewozie, lub w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała certyfikowanego psa asystującego, unijny przewoźnik lotniczy może wymagać od osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się – w celu pokrycia kwoty określonej w specjalnej deklaracji interesu – przedstawienia dowodu kosztów zastąpienia, w tym tymczasowego zamiennika, sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanego psa asystującego.

2. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania ust. 1 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający formularz specjalnej deklaracji interesu. Formularz ten ustanawia się w formacie dostępnym dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 6d ust. 2.

Pasażerowie mają prawo do składania przewoźnikom lotniczym swoich specjalnych deklaracji interesu przy użyciu tego formularza. Przewoźnicy lotniczy mogą udostępnić pasażerom swój własny formularz na swoich stronach internetowych, w aplikacjach mobilnych lub w formie papierowej, pod warunkiem że formularz taki oferuje – w formacie spełniającym wymogi dostępności – wybór i informacje zawarte w formularzu ustanowionym przez Komisję oraz jest dostępny co najmniej w języku rezerwacji.

Przy sprzedaży przewozów lotniczych w imieniu unijnego przewoźnika lotniczego pośrednicy informują zainteresowanych pasażerów o przysługujących im prawach oraz oferują im możliwość złożenia, w formacie spełniającym wymogi dostępności, specjalnej deklaracji interesu na podstawie art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, w momencie dokonywania rezerwacji i w tym samym czasie co zgłoszenie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. Tę specjalną deklarację interesu składa się na tych samych warunkach co warunki określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu. Pośrednik jak najszybciej przekazuje deklarację unijnemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. W przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie odprawionego sprzętu służącego do poruszania się lub w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała certyfikowanego psa asystującego, unijny przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do zapłaty sumy nieprzekraczającej sumy zadeklarowanej przez pasażera, chyba że udowodni, że suma, której dotyczy roszczenie, jest większa niż rzeczywisty interes danej osoby w dostawie do miejsca docelowego.

4. W przypadku gdy zastosowanie ma ust. 3 niniejszego artykułu oraz bez uszczerbku dla art. 7 i 8 i załącznika I akapit czwarty do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, unijni przewoźnicy lotniczy szybko podejmują wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia natychmiastowo potrzebnego tymczasowego zamiennika odprawionego sprzętu służącego do poruszania się i tymczasowych rozwiązań służących zastąpieniu certyfikowanych psów asystujących. Osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na bezpłatne utrzymanie tego tymczasowego zamiennika do czasu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 3, lub do czasu zrekompensowania przez unijnych przewoźników lotniczych osobom prawnym lub fizycznym kosztów potrzebnego tymczasowego zamiennika sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanego psa asystującego.

5. Wypełnienie obowiązków przewidzianych w ust. 4 nie stanowi uznania odpowiedzialności unijnego przewoźnika lotniczego.

Artykuł 6b

Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, przy sprzedaży przewozów lotniczych do Unii, z Unii lub w obrębie jej terytorium, wszyscy przewoźnicy lotniczy i pośrednicy wyraźnie wskazują, w formacie spełniającym wymogi dostępności, w momencie dokonywania rezerwacji, a także w swoich aplikacjach mobilnych oraz na swojej stronie internetowej, a także, w przypadku przewoźników lotniczych, udostępniają na wniosek w porcie lotniczym (w tym w urządzeniach do odprawy samoobsługowej):

— maksymalny limit bagażu pod kątem wymiaru i masy, który pasażerowie mogą przewieźć w kabinie pasażerskiej, a także w przedziale bagażowym statku powietrznego w ramach taryfy odpowiadającej klasie podróży podczas każdego z lotów objętych rezerwacją danego pasażera,

— wszelkie ograniczenia dotyczące liczby przedmiotów, stosowane w ramach danego maksymalnego limitu bagażu,

— warunki transportu w kabinie pasażerskiej i w przedziale bagażowym statku powietrznego przedmiotów łatwych do uszkodzenia lub cennych, takich jak instrumenty muzyczne, sprzęt sportowy, wózki dziecięce oraz foteliki niemowlęce,

— wszelkie dodatkowe opłaty stosowane za przewóz odprawionego i nieodprawionego bagażu, w tym instrumentów muzycznych, o których mowa w art. 6c,

— szczególne powody, które mogą uniemożliwić przewóz w kabinie nieodprawionego bagażu.

Artykuł 6c

1. Unijny przewoźnik lotniczy zezwala pasażerowi na przewóz instrumentu muzycznego w kabinie pasażerskiej statku powietrznego z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa i specyfikacji technicznych oraz ograniczeń technicznych dotyczących danego statku powietrznego. Instrumenty muzyczne przyjmuje się do przewozu w kabinie statku powietrznego pod warunkiem że można je umieścić bezpiecznie w odpowiednim schowku bagażowym w kabinie lub pod odpowiednim siedzeniem pasażera. Instrumenty muzyczne stanowią część limitu nieodprawionego bagażu pasażera. Przewoźnik lotniczy może dać pasażerom możliwość wniesienia na pokład dodatkowej sztuki bagażu podręcznego oprócz tego limitu, z zastrzeżeniem ewentualnego pobrania dodatkowych opłat.

2. Z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa, w przypadku gdy instrument muzyczny jest zbyt duży, aby można go było bezpiecznie umieścić w odpowiednim schowku bagażowym w kabinie lub pod odpowiednim siedzeniem pasażera, przewoźnik lotniczy może wymagać uiszczenia drugiej opłaty za przelot, w przypadku gdy takie instrumenty muzyczne przewożone są jako nieodprawiony bagaż na drugim siedzeniu. Taka druga opłata za przelot nie podlega obowiązkowi uiszczenia podatków i opłat, o których mowa w art. 23 ust. 1 lit. b), c) i d) rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Pasażer i instrument muzyczny zajmują sąsiednie miejsca, a instrument muzyczny umieszcza się na siedzeniu przy oknie. O ile jest to możliwe oraz na wniosek, instrumenty muzyczne można przewozić w ogrzewanej części przedziału bagażowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego.

Artykuł 6d

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).";

7) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 7*

Do dnia 23 października 2031 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia.

W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.";

8) załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2027/97 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 23 października 2027 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 16 września 2026 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodnicząca	*Przewodniczący*
R. METSOLA	T. BYRNE

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK

Niewyczerpujący wykaz okoliczności, które stanowią nadzwyczajne okoliczności

Za nadzwyczajne uważa się następujące okoliczności:

1) okoliczności niewynikające z eksploatacji statku powietrznego:

   a) klęski żywiołowe, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   b) katastrofy ekologiczne, których źródłem nie jest obsługujący przewoźnik lotniczy i które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   c) warunki meteorologiczne lub uszkodzenia statku powietrznego spowodowane zdarzeniami meteorologicznymi, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   d) wojna lub powstanie, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   e) poważne transgraniczne zagrożenia zdrowia wchodzące w zakres stosowania art. 2 ust. 1 lub 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2371 (*), które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

2) incydenty związane z pasażerem:

   a) incydenty związane z niewłaściwym zachowaniem pasażerów w rozumieniu protokołu montrealskiego z 2014 r., które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu, które wymuszają przerwanie lotu lub zmianę jego trasy lub które opóźniają odlot, chyba że zachowanie to spowodował obsługujący przewoźnik lotniczy;

   b) zagrożenia dla zdrowia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej, stwierdzone na krótko przed odlotem lub wymuszające przerwanie lotu lub zmianę jego trasy;

3) inne zdarzenia:

   a) szkody spowodowane aktami sabotażu lub terroryzmu, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   b) zagrożenia dla bezpieczeństwa lub szkody spowodowane innymi czynami bezprawnymi, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu, pod warunkiem że sytuacja jest poza faktyczną kontrolą obsługującego przewoźnika lotniczego;

   c) ukryta usterka produkcyjna lub konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, która jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   d) ograniczenia dotyczące zarządzania ruchem lotniczym lub przepustowości portu lotniczego, lub zamknięcie przestrzeni powietrznej, w tym zamknięcie pasów startowych przez organy, pod warunkiem że zdarzenie wynika z decyzji, która była poza faktyczną kontrolą obsługującego przewoźnika lotniczego;

   e) częściowe lub całkowite nieplanowane zamknięcie portu lotniczego, w tym ogólna awaria systemu portu lotniczego, przerwa w dostawie energii elektrycznej, przerwanie łączności elektronicznej, lub aktywacja planu reagowania awaryjnego przez organ zarządzający portem lotniczym, które są nie do pogodzenia z planowym i bezpiecznym wykonywaniem lotu;

   f) ogólna awaria systemu dostawy paliwa, pod warunkiem że sytuacja nie jest nierozerwalnie związana z eksploatacją statku powietrznego i że jest poza faktyczną kontrolą obsługującego przewoźnika lotniczego;

g) strajki u podmiotów świadczących podstawowe usługi, takich jak organ zarządzający portem lotniczym, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, których przewoźnicy lotniczy nie wybierają faktycznie w rozumieniu dyrektywy 96/67/WE, pod warunkiem że strajki te są poza faktyczną kontrolą obsługującego przewoźnika lotniczego lub grupy przedsiębiorstw, do której należy ten przewoźnik lotniczy;

h) strajki u obsługującego przewoźnika lotniczego, pod warunkiem że strajki te wynikają z żądań, które mogą spełnić wyłącznie organy publiczne, i są zatem poza faktyczną kontrolą obsługującego przewoźnika lotniczego lub grupy przedsiębiorstw, do której należy ten przewoźnik lotniczy;

i) uszkodzenie statku powietrznego na ziemi lub w powietrzu, spowodowane przez strony trzecie, za które przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, przez zwierzęta lub ciała obce, które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;

j) zanieczyszczenie drogi startowej portu lotniczego, które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu, pod warunkiem że źródłem zanieczyszczenia nie jest przewoźnik lotniczy;

k) po odlocie – poważne zagrożenia zdrowia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej u członka załogi, wymagające przerwania lub zmiany trasy lotu;

l) niedobory operacyjne u podmiotów świadczących podstawowe usługi, takich jak organ zarządzający portem lotniczym, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, których przewoźnicy lotniczy nie wybierają faktycznie w rozumieniu dyrektywy 96/67/WE, pod warunkiem że obsługujący przewoźnik lotniczy nie był w stanie sprawować faktycznej kontroli nad tymi podmiotami świadczącymi podstawowe usługi.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2371 z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie poważnych transgranicznych zagrożeń zdrowia oraz uchylenia decyzji nr 1082/2013/UE (Dz.U. L 314 z 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”.

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK

Ogłoszenie, o którym mowa w art. 6

OGŁOSZENIE O ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH Z TYTUŁU PRZEWOZU PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

W niniejszym ogłoszeniu streszczono najważniejsze zasady dotyczące odpowiedzialności stosowane przez unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z wymogami prawodawstwa Unii Europejskiej i Konwencji montrealskiej.

ODSZKODOWANIE W PRZYPADKU ŚMIERCI LUB USZKODZENIA CIAŁA

Nie ma finansowych ograniczeń odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci pasażera w wyniku wypadku na pokładzie statku powietrznego lub podczas wchodzenia na pokład lub opuszczania go.

Bez uszczerbku dla art. 20 konwencji montrealskiej dotyczącego zwolnienia przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności, za szkody do limitu określonego na podstawie art. 21 konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([1]), przewoźnik lotniczy nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności. Powyżej tej kwoty przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli dowiedzie, że:

— szkoda nie została spowodowana niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem przewoźnika lotniczego lub jego pracowników lub przedstawicieli, lub

— szkoda została spowodowana wyłącznie niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem strony trzeciej.

WYPŁATY ZALICZEK

Jeżeli pasażer poniósł śmierć lub doznał uszkodzeń ciała, przewoźnik lotniczy musi wypłacić zaliczkę na pokrycie najpilniejszych potrzeb ekonomicznych w terminie 15 dni od zidentyfikowania osoby uprawnionej do odszkodowania. W przypadku śmierci zaliczka ta wypłacana jest w wysokości co najmniej 16 % limitu określonego w art. 21 konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([2]).

OPÓŹNIENIA W PRZEWOZIE PASAŻERÓW

W przypadku opóźnienia w przewozie pasażerów przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody, chyba że podjął wszystkie racjonalne środki w celu uniknięcia szkody lub nie miał możliwości podjęcia takich środków. Odpowiedzialność za opóźnienie w przewozie pasażerów jest ograniczona do limitu określonego w art. 22 ust. 1 konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([3]).

OPÓŹNIENIA W PRZEWOZIE BAGAŻU

W przypadku opóźnienia w przewozie bagażu przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody do limitu określonego w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([4]), przy czym limit odszkodowania ma zastosowanie względem każdego pasażera, a nie względem każdej sztuki odprawionego bagażu. Przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli podjął wszystkie racjonalne środki w celu uniknięcia szkody wynikającej z opóźnienia lub nie miał możliwości podjęcia takich środków.

([1]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę tego limitu w walucie lokalnej.
([2]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę zaliczki w walucie lokalnej.
([3]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę tego limitu w walucie lokalnej.
([4]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę tego limitu w walucie lokalnej.

ZNISZCZENIE, UTRATA LUB USZKODZENIE BAGAŻU

Przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody do limitu określonego w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([5]), przy czym limit odszkodowania ma zastosowanie względem każdego pasażera, a nie względem każdej sztuki bagażu.

W przypadku uszkodzonego lub utraconego odprawionego bagażu przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność, chyba że szkoda wynikła z wady konstrukcyjnej, cechy lub usterki bagażu.

W przypadku nieodprawionego bagażu (bagażu podręcznego), w tym przedmiotów osobistych, przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność tylko wówczas, gdy szkoda wynikła z jego błędu lub błędu jego pracowników lub przedstawicieli.

PODWYŻSZONY LIMIT ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA BAGAŻ

Pasażer może skorzystać z podwyższonego limitu odpowiedzialności, składając specjalną deklarację interesu nie później niż w trakcie odprawy oraz uiszczając dodatkową opłatę, jeżeli jest wymagana. Ta dodatkowa opłata określana jest według stawki związanej z dodatkowymi kosztami transportu i ubezpieczenia danego bagażu powyżej limitu odpowiedzialności równego limitowi określonemu w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([6]).

Osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się systematycznie oferuje się w momencie dokonywania rezerwacji, w tym samym czasie co zgłoszenie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, a najpóźniej w momencie przekazania sprzętu służącego do poruszania się przewoźnikowi lotniczemu, a w przypadku certyfikowanego psa asystującego – przy wejściu na pokład, możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu w formacie spełniającym wymogi dostępności w odniesieniu do transportu, bez dodatkowych kosztów, ich sprzętu służącego do poruszania się lub ich certyfikowanego psa asystującego.

ZWOLNIENIE Z ODPOWIEDZIALNOŚCI

Jeżeli przewoźnik dowiedzie, że jakakolwiek szkoda objęta zasadami dotyczącymi odpowiedzialności stosowanymi przez unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 2027/97 i konwencji montrealskiej, w tym śmierć lub uszkodzenie ciała, została spowodowana w całości lub częściowo niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem osoby występującej o odszkodowanie lub osoby, od której ta osoba wywodzi swoje prawa, przewoźnik jest całkowicie lub częściowo zwolniony z odpowiedzialności względem wnioskodawcy w zakresie, w jakim niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej.

TERMINY WNOSZENIA SKARG DOTYCZĄCYCH BAGAŻU

W przypadku uszkodzenia, opóźnienia, utraty lub zniszczenia bagażu pasażer musi w każdym przypadku jak najszybciej wnieść skargę do przewoźnika lotniczego. Pasażer musi wnieść skargę w terminie siedmiu dni w przypadku uszkodzenia odprawionego bagażu i w terminie 21 dni w przypadku opóźnienia w przewozie bagażu, przy czym w obu przypadkach termin rozpoczyna bieg w dniu przekazania bagażu do dyspozycji pasażera. W tym zakresie pasażerowie mogą znaleźć w miejscach odbioru bagażu we wszystkich unijnych portach lotniczych obsługujących komercyjny ruch pasażerski oraz na stronach internetowych i w aplikacjach online przewoźników lotniczych specjalny formularz, który można składać w formie papierowej lub online. Taki formularz skargi musi zostać przyjęty przez przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym jako skarga. Datę złożenia takiej skargi przewoźnik lotniczy uznaje za datę wniesienia skargi zgodnie z art. 31 ust. 2 i 3 Konwencji montrealskiej, nawet jeżeli przewoźnik lotniczy zwróci się w późniejszym terminie o dodatkowe informacje.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKÓW ZAWIERAJĄCYCH UMOWĘ I PRZEWOŹNIKÓW FAKTYCZNYCH

Jeżeli przewoźnik lotniczy faktycznie wykonujący lot nie jest przewoźnikiem lotniczym zawierającym umowę, pasażer ma prawo wnieść skargę lub roszczenie w związku ze szkodą do dowolnego spośród tych przewoźników. Obejmuje to przypadki, w których z jednym z tych dwóch przewoźników uzgodniono specjalną deklarację interesu.

([5]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę tego limitu w walucie lokalnej.
([6]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę tego limitu w walucie lokalnej.

TERMIN WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

Jakiekolwiek postępowanie przed sądem z tytułu roszczeń związanych ze szkodą musi zostać wszczęte w ciągu dwóch lat od dnia przylotu statku powietrznego, lub od dnia, w którym statek powietrzny miał przylecieć.

ZNISZCZENIE, UTRATA, USZKODZENIE LUB OPÓŹNIENIE W PRZEWOZIE SPRZĘTU SŁUŻĄCEGO DO PORUSZANIA SIĘ

Przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za zniszczenie, utratę, uszkodzenie lub opóźnienie w przewozie sprzętu służącego do poruszania się do limitu określonego w art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej zgodnie z art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej ([7]), przy czym limit odszkodowania ma zastosowanie względem każdego pasażera, a nie względem każdej sztuki bagażu.

Pasażer może korzystać, bez ponoszenia dodatkowych kosztów, z wyższego limitu odpowiedzialności, składając, najpóźniej w trakcie odprawy, specjalną deklarację interesu określającą koszt zastąpienia sprzętu służącego do poruszania się.

W przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie sprzętu służącego do poruszania się przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie nieprzekraczające sumy zadeklarowanej w specjalnej deklaracji interesu.

Przed wypłatą tego odszkodowania przewoźnik lotniczy dokłada wszelkich racjonalnych starań w celu zapewnienia natychmiastowo potrzebnego tymczasowego zamiennika sprzętu służącego do poruszania się po zakończeniu podróży zainteresowanych pasażerów.

PODSTAWA PRAWNA INFORMACJI

Podstawą zasad przedstawionych powyżej jest Konwencja montrealska z dnia 28 maja 1999 r., która została wykonana w Unii rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 (zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 i rozporządzeniem (UE) 2026/2202) oraz przepisami krajowymi państw członkowskich.”

([7]) Przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę tego limitu w walucie lokalnej