Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/2202

2.10.2026

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2026/2202

zo 16. septembra 2026,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom, so zreteľom na spoločný návrh schválený Zmierovacím výborom 15. júna 2026 ([2]),

keďže:

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ([3]) a nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 ([4]) značne prispeli k ochrane práv cestujúcich v leteckej doprave, keď sú ich cestovné plány narušené odmietnutím nástupu do lietadla, dlhými meškaniami, zrušením letov alebo nesprávne vybavenou batožinou.

(2) Zákonodarca Únie potvrdzuje ciele stanovené v odôvodneniach 1 a 4 nariadenia (ES) č. 261/2004 v jeho pôvodnom znení, pokiaľ ide o právne predpisy Únie v oblasti leteckej dopravy, a to zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, v plnej miere zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľa vo všeobecnosti v súlade s článkom 38 Charty základných práv Európskej únie a zvýšiť štandardy ochrany stanovené uvedeným nariadením, a zároveň zabezpečiť vyvážený prístup, ktorý podporuje prepojenosť a konkurencieschopnosť leteckých dopravcov Únie. Na dosiahnutie uvedených cieľov sa týmto nariadením posilňujú práva cestujúcich v leteckej doprave, zlepšením právnej istoty pre cestujúcich v leteckej doprave aj leteckých dopravcov s ohľadom na rozsiahlu judikatúru Súdneho dvora Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“) pri výklade nariadenia (ES) č. 261/2004 v jeho pôvodnom znení, ako aj zabezpečením toho, aby leteckí dopravcovia pôsobili za harmonizovaných podmienok na liberalizovanom trhu. To zároveň znamená, že štandardy ochrany stanovené nariadením (ES) č. 261/2004 by sa mali posilniť. Preto by sa mali vykonávať práva cestujúcich v leteckej doprave, ktoré sú chránené nariadeniami (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97, a malo by sa zabezpečiť účinnejšie a efektívnejšie a konzistentnejšie uplatňovanie týchto práv v celej Únii, pričom by sa mali zohľadniť záujmy leteckých dopravcov a zároveň by sa mala naďalej udržiavať rovnováha medzi záujmami cestujúcich v leteckej doprave a záujmami leteckých dopravcov.

([1]) Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 115.

([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 5. februára 2014 (Ú. v. EÚ C 93, 24.3.2017, s. 336) a pozícia Rady v prvom čítaní z 29. septembra 2025 (Ú. v. EÚ C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Pozícia Európskeho parlamentu z 21. januára 2026 (Ú. v. EÚ C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu zo 7. júla 2026 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. júla 2026.

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

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

(3) Mnohé nedostatky, ktoré sa objavili počas uplatňovania práv podľa nariadení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97, však zabránili tomu, aby sa využil úplný potenciál týchto práv z hľadiska ochrany cestujúcich. Na zabezpečenie účinnejšieho, efektívnejšieho a jednotnejšieho uplatňovania práv cestujúcich v leteckej doprave v celej Únii je potrebný rad úprav v súčasnom právnom rámci. Bolo to zdôraznené v oznámení Komisie z 27. októbra 2010 s názvom „Správa o občianstve EÚ z roku 2010 – Odstránenie prekážok vykonávania práv občanov EÚ“, v ktorej boli oznámené opatrenia na zabezpečenie súboru spoločných práv, najmä pre cestujúcich v leteckej doprave, a náležité presadzovanie týchto práv.

(4) Na cestujúcich, ktorí cestujú letom poskytovaným na základe záväzkov služby vo verejnom záujme, by sa mali vzťahovať rovnaké práva podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 bez ohľadu na to, či zaplatili plné alebo znížené cestovné.

(5) S cieľom zvýšiť právnu istotu leteckých dopravcov a cestujúcich je potrebné vymedziť pojem „mimoriadne okolnosti“. Konkrétne a v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora by sa pojem „mimoriadne okolnosti“ mal vzťahovať na udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a sú mimo jeho účinnej kontroly. Tieto dve podmienky sú kumulatívne. V záujme väčšej jasnosti a predvídateľnosti by sa mal stanoviť aj nevyčerpávajúci zoznam udalostí, ktoré by sa mali považovať za udalosti spĺňajúce tieto podmienky v súlade s judikatúrou Súdneho dvora. Komisia by mala preskúmať zoznam mimoriadnych okolností každých päť rokov a podľa vhodného prípadu predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh na aktualizáciu uvedeného zoznamu. Aby sa udalosť mohla považovať za mimoriadnu okolnosť, musí spĺňať všetky prvky uvedené v zozname. Ak sa ako mimoriadna okolnosť uvádza udalosť, ktorá nie je uvedená v zozname, splnenie vyššie uvedených kumulatívnych podmienok by sa malo posudzovať individuálne. Výskyt mimoriadnej okolnosti a jej uplatnenie leteckým dopravcom v súvislosti s narušením daného letu nie sú dostatočnými dôvodmi na to, aby bol letecký dopravca oslobodený od povinnosti zaplatiť náhradu podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004. Takáto výnimka by mala vzniknúť len vtedy, ak letecký dopravca preukáže aj to, že mimoriadne okolnosti spôsobili narušenie a že narušeniu nebolo možné zabrániť ani vtedy, ak by letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia.

(6) Ak sa letecký dopravca odvoláva na mimoriadne okolnosti, cestujúcemu by sa malo poskytnúť jasné a podložené vysvetlenie mimoriadnych okolností. Uvedené vysvetlenie by malo slúžiť na jasné a transparentné informovanie cestujúceho o okolnostiach, ktoré spôsobili narušenie. V tejto súvislosti by poskytnuté informácie mali byť špecifické pre konkrétne narušenie letu cestujúcich. Leteckí dopravcovia by mali poskytovať uvedené informácie stručným spôsobom s použitím jednoduchého jazyka, ktorý je pre cestujúceho ľahko zrozumiteľný, pričom by sa mali vyhýbať odvetvovému a právnemu žargónu. Toto vysvetlenie by malo slúžiť výlučne ako informácia pre cestujúceho a malo by sa jasne odlišovať od dôkazu, ktorý môžu byť leteckí dopravcovia povinní poskytnúť vnútroštátnym orgánom presadzovania, iným orgánom alebo súdom.

(7) Vo svojom rozsudku vo veci C-173/07 (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*) ([5]) o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004 Súdny dvor rozhodol, že pojem „let“ v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 nebol vymedzený, ale Súdny dvor ho vyložil v tom zmysle, že v podstate pozostáva z jednej operácie leteckej dopravy, že je jednou „jednotkou“ takejto dopravy uskutočnenou leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu. Aby sa zamedzilo neistote, ako aj vzhľadom na získané skúsenosti by sa teraz malo poskytnúť jasné vymedzenie pojmu „let“, ako aj súvisiacich pojmov „prípojný let“ a „cesta“.

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

(8) Vo svojom rozsudku vo veci C-537/17 (*Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*) ([6]) o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004 Súdny dvor rozhodol, že nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje na každú časť letu, ktorá bola súčasťou jednej cesty v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, bez ohľadu na to, kde sa let uskutočnil, vrátane letov plne prevádzkovaných mimo Únie. Ak sa počiatočné miesto odletu nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, alebo v prípade, že prevádzkujúci letecký dopravca je prevádzkujúcim leteckým dopravcom Únie, ak sa konečné miesto určenia cesty nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahujú zmluvy, malo by sa uplatňovať toto nariadenie.

(9) Letenky vydáva alebo schvaľuje prevádzkujúci letecký dopravca po uzavretí zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim. Mali by byť identifikovateľné prostredníctvom jedinečného čísla letenky a mali by obsahovať jedinečný odkaz týkajúci sa jednej zmluvy o leteckej preprave vydanej v čase rezervácie. Mali by sa vzťahovať na jeden let alebo na prípojný let bez zohľadnenia medzipristátí na technické a prevádzkové účely. Mali by obsahovať niekoľko informácií týkajúcich sa daného letu alebo daného prípojného letu, ako je dátum letu, letiská odletu a príletu, plánovaný čas odletu a príletu, meno a priezvisko cestujúceho, číslo letu a názov prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

(10) Pri prezeraní ponúk leteckého cestovného by cestujúci mali mať možnosť informovane sa rozhodnúť a mali by mať možnosť zistiť, či sa ochrana poskytovaná nariadením (ES) č. 261/2004 v plnom rozsahu uplatňuje počas spiatočnej cesty do Únie a z Únie. Preto by sa malo prijať vhodné ustanovenie o dobrovoľnej „značke Únie pre práva cestujúcich v leteckej doprave“. Používanie uvedenej značky by však malo zostať pre leteckých dopravcov a sprostredkovateľov pri zobrazovaní rôznych letových možností dobrovoľné s výnimkou prípadov, keď je letecký dopravca alebo sprostredkovateľ povinný ju používať podľa podmienok obchodnej dohody s prevádzkujúcim leteckým dopravcom.

(11) Vo svojom rozsudku vo veci C-22/11 (*Finnair Oyj/Timy Lassooy*) ([7]) o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004 Súdny dvor rozhodol, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ sa má vykladať v tom zmysle, že sa netýka výlučne odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, ale vzťahuje sa aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, akými sú napríklad prevádzkové dôvody. Cestujúcim, ktorí sa dostavili na nástup do lietadla a ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ktorí boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, by sa mali uhradiť výdavky a poskytnúť náhrada bez zbytočného odkladu.

(12) Zároveň existujú opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu cestujúcich do lietadla, ako sú zdravie, bezpečnosť, bezpečnostná ochrana alebo nepostačujúce cestovné doklady. Leteckí dopravcovia majú takisto opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla cestujúcim, ktorí neprimeraným správaním ohrozujú bezpečnosť alebo bezpečnostnú ochranu letu, ako sa uvádza v zmenenom Dohovore o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, podpísanom v Tokiu 14. septembra 1963. V takýchto prípadoch by dôkazné bremeno mal niesť prevádzkujúci letecký dopravca.

(13) S cieľom zlepšiť úroveň ochrany by sa cestujúcim nemal odmietnuť nástup do lietadla na žiadny let v rámci spiatočnej cesty z dôvodu, že nenastúpili na jeden alebo viaceré lety v rámci cesty tam, na ktorú sa vzťahuje tá istá zmluva o leteckej preprave. Okrem toho by leteckí dopravcovia nemali mať možnosť účtovať cestujúcim žiadny poplatok z dôvodu, že nenastúpili na jeden alebo viaceré lety v rámci cesty tam.

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

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

(14) V súčasnej dobe sa cestujúcim niekedy účtujú sankčné správne poplatky za opravu pravopisných chýb v ich menách. Primerané opravy chýb v rezervácii alebo administratívne zmeny by sa mali poskytovať bezplatne a nesúlad medzi menom v rezervácii a opraveným menom cestujúceho by nemal byť dôvodom na odmietnutie nástupu do lietadla za predpokladu, že požadovaná oprava alebo zmena neviedla k zmene času letu, dátumu, plánu cesty alebo cestujúceho.

(15) V prípade zrušenia letu by rozhodnutie o výbere medzi prijatím úhrady nákladov, pokračovaním v ceste presmerovaním alebo cestovaním neskôr malo byť na cestujúcom, a nie na leteckom dopravcovi. V určitých situáciách by cestujúci mohli uprednostniť úhradu nákladov alebo náhradu vo forme poukážky. S cieľom zvýšiť flexibilitu v prospech leteckých dopravcov, ako aj možnosť voľby spotrebiteľa pre cestujúcich by cestujúci v prípade narušenia, ktoré vedie k vzniku práva cestujúceho na úhradu nákladov alebo náhradu, mal mať právo rozhodnúť sa, že po výslovnom súhlase na trvanlivom nosiči prijme takúto úhradu nákladov alebo náhradu vo forme poukážky v hodnote zodpovedajúcej aspoň výške splatnej úhrady nákladov alebo náhrady. Možnosť poukážky by mala byť zobrazená jasne a za rovnakých podmienok ako iné možnosti úhrady nákladov a náhrady. Ak poukážka nebola využitá alebo nebola uplatnená v plnej výške do skončenia obdobia jej platnosti, letecký dopravca by mal automaticky vrátiť zostávajúci zostatok poukážky v plnej výške.

(16) Riadiace orgány letísk na letiskách s celkovým ročným objemom prepravy cestujúcich viac než štyri milióny cestujúcich počas najmenej troch po sebe nasledujúcich rokov a poskytovatelia základných letiskových služieb, najmä leteckí dopravcovia a poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, by mali spolupracovať s cieľom minimalizovať vplyv viacnásobného narušenia letov na cestujúcich. Na uvedený účel by riadiace orgány letísk mali pripraviť plány pre nepredvídané udalosti zamerané na takéto udalosti a mali by ich vypracovať spolu s výborom užívateľov letiska a ďalšími poskytovateľmi základných letiskových služieb vrátane poskytovateľov osobitnej pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. Vnútroštátne orgány presadzovania by mali monitorovať plnenie povinností riadiaceho orgánu letiska, pokiaľ ide o plány pre nepredvídané udalosti. Na všetkých letiskách s celkovým ročným objemom prepravy cestujúcich menej než štyri milióny cestujúcich počas najmenej troch po sebe nasledujúcich rokov by mal riadiaci orgán letiska vynaložiť všetko primerané úsilie na koordináciu a prijatie opatrení s používateľmi letiska v situáciách, ktoré by mohli viesť k tomu, že uviazne značný počet cestujúcich, a priebežne informovať uviaznutých cestujúcich.

(17) Nariadenie (ES) č. 261/2004 by malo výslovne zahŕňať právo na náhradu pre cestujúcich postihnutých dlhým meškaním, a to v súlade s rozsudkom Súdneho dvora v spojených veciach C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*) a C-432/07 (*Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz/Air France SA*) ([8]), čo zahŕňa trojhodinový limit v prípade všetkých cestujúcich a cielené ustanovenia pre diaľkové lety mimo Únie, ktoré stimulujú dopravcov, aby zabezpečili, že cestujúci dorazia do svojho konečného miesta určenia včas.

(18) Meškanie pri prílete by sa malo počítať od plánovaného času príletu do konečného miesta určenia uvedeného na letenke cestujúceho. Ide najmä o prípady, keď napríklad lietadlo vzlietlo, no vzápätí sa muselo vrátiť na letisko odletu, aby opätovne vzlietlo neskôr. V prípade presmerovania iným druhom dopravy by sa na výpočet meškania pri príchode mal použiť skutočný čas príchodu cestujúceho do konečného miesta určenia bez ohľadu na použitý druh dopravy. Ak má let meškanie alebo bol preložený na neskôr menej ako 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie, meškanie pri prílete by sa malo počítať od plánovaného času príletu uvedeného na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie. V prípadoch, keď bol let preložený aspoň 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie, alebo ak bol let preložený po tomto dátume a cestujúci nastúpil na let, ktorý bol preložený na skorší čas, by sa meškanie pri prílete malo počítať od plánovaného času príletu uvedeného na letenke cestujúceho vydanej v čase preloženia letu. Ak sú cestujúci presmerovaní v dôsledku narušenia, pokiaľ ide o presmerovaný let, meškania pri prílete by sa mali počítať od plánovaného času príletu uvedeného na letenke vydanej na presmerovaný let.

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

(19) Zabezpečenie väčšej transparentnosti, pokiaľ ide o environmentálne vlastnosti dopravných služieb, môže zákazníkom poskytnúť viac informácií pri ich vlastnom výbere. Letový emisný štítok zavedený podľa článku 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 ([9]) je k dispozícii leteckým dopravcom, aby na svojich webových sídlach a letenkách uvádzali v ľahko prístupnom formáte a porovnateľným spôsobom presné a objektívne informácie o emisiách skleníkových plynov súvisiacich s leteckými dopravnými službami, ktoré prevádzkujú.

(20) Na zabezpečenie právnej istoty by sa v nariadení (ES) č. 261/2004 malo výslovne potvrdiť, že zmena letového poriadku má podobný dopad na cestujúcich ako zrušenie letu alebo meškanie, a mala by preto viesť k rovnakým právam.

(21) Cestujúcim, ktorí zmeškali prípojný let, ktorý je súčasťou cesty, a to v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu, by sa mala počas čakania na presmerovanie poskytnúť náležitá pomoc. V takýchto prípadoch by v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania a s rozsudkom Súdneho dvora vo veci C-11/11 (*Air France/Folkerts*) ([10]) mali mať cestujúci nárok na náhradu pri pricestovaní do konečného miesta určenia svojho alternatívneho letu alebo prepravy podobne ako cestujúci, ktorých sa narušenie dotklo na priamych letoch.

(22) V čase rezervácie a pred zakúpením leteniek by leteckí dopravcovia alebo vo vhodných prípadoch sprostredkovatelia mali cestujúcich jasne informovať o tom, či sa na ich cestovné plány bude vzťahovať jedna zmluva o leteckej preprave, a o ich právach podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, najmä pokiaľ ide o zmeškané prípojné lety.

(23) Na zvýšenie ochrany cestujúcich by sa malo objasniť, že cestujúci, ktorých let bol oneskorený, by mali mať právo na pomoc a náhradu bez ohľadu na to, či čakajú v letiskovom termináli, alebo sú už usadení na palube lietadla. Keďže však cestujúci, ktorí sú už na palube lietadla, nemajú žiadny prístup k službám dostupným v termináli, ich práva by sa mali posilniť, pokiaľ ide o základné potreby a právo vystúpiť z lietadla. Právo na vystúpenie z lietadla môže byť obmedzené len vtedy, ak existujú dôvody týkajúce sa bezpečnosti, prisťahovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany. Ak letecký dopravca chystá vystúpenie cestujúcich z lietadla, ale je informovaný orgánmi riadenia letovej prevádzky, že let dostane povolenie na bezodkladný vzlet, mal by mať možnosť odoprieť vystúpenie cestujúcich.

(24) S cieľom uľahčiť podávanie a iniciovanie žiadostí o náhradu v prípade narušenia by leteckí dopravcovia mali cestujúcim automaticky a elektronicky poskytnúť informácie o práve cestujúcich na náhradu a jasné pokyny, ako podať žiadosť.

(25) Keď si cestujúci vyberie presmerovanie pri najbližšej príležitosti, letecký dopravca často podmieňuje presmerovanie voľnými miestami v jeho vlastných službách, a tým odopiera svojim cestujúcim možnosť skoršieho presmerovania cez alternatívne služby. Preto by mal letecký dopravca ponúkať aj iné možnosti presmerovania, a to aj na alternatívne letisko, cez inú trasu, cez služby iných leteckých dopravcov alebo cez iné druhy dopravy, ak sa tým môže presmerovanie urýchliť. Alternatívne presmerovanie by malo závisieť od dostupnosti voľných miest. Toto presmerovanie by malo podliehať určitým podmienkam, náklady naň by mal znášať letecký dopravca a malo by sa poskytovať za porovnateľných prepravných podmienok.

(26) Pri presmerovaní cestujúcich by sa leteckí dopravcovia mali snažiť zabezpečiť, aby cestujúci mohli cestovať so svojou batožinou vrátane zapísanej a nezapísanej batožiny. Cestujúci by mal leteckému dopravcovi umožniť postupovať inak, ak by obmedzenia prepravy batožiny mohli spôsobiť ďalšie meškanie cestujúcich čakajúcich na presmerovanie, bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť leteckého dopravcu za batožinu cestujúcich upravená nariadením (ES) č. 2027/97 a Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, dohodnutým v Montreale 28. mája 1999 (ďalej len „Montrealský dohovor“).

([9]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) (Ú. v. EÚ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 26. februára 2013, *Air France/Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts*, vec C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) To, či sú prepravné podmienky porovnateľné, by mohlo závisieť od viacerých faktorov a konkrétnych okolností. Ak je to možné a ak to nemá za následok ďalšie meškanie, cestujúci by sa nemali preradiť na dopravné služby nižšej triedy prepravy v porovnaní s dopravnou službou uvedenou na letenke. Presmerovanie by sa malo ponúknuť cestujúcemu bez dodatočných nákladov, a to aj v prípade, že cestujúci sú presmerovaní s iným leteckým dopravcom alebo iným druhom dopravy, alebo vo vyššej triede prepravy alebo za vyššie cestovné, ako je cestovné zaplatené za pôvodnú službu. Malo by sa vyvinúť primerané úsilie na to, aby sa vyhlo ďalším prípojom. Osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou by pri presmerovaní nemali byť vystavené žiadnemu dodatočnému prípojnému letu, ak s tým daný cestujúci nesúhlasí. Ak sú cestujúci presmerovaní, celkový čas cesty by sa mal v rámci primeraných možností čo najviac približovať plánovanému času cesty pôvodného letu, a to pri zohľadnení dostupných možností na letisku, na ktorom došlo k narušeniu a v rovnakej triede prepravy alebo v prípade potreby vyššej triede. Ak je k dispozícii niekoľko letov s porovnateľnými časmi, cestujúci s právom na presmerovanie by mali prijať ponuku leteckého dopravcu na presmerovanie vrátane presmerovania prostredníctvom leteckých dopravcov spolupracujúcich s prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Ak prevádzkujúci letecký dopravca poskytne cestujúcemu presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok, cestujúci by mal takéto presmerovanie akceptovať. Ak prevádzkujúci letecký dopravca poskytne cestujúcemu možnosti presmerovania, na ktoré sa nevzťahujú porovnateľné prepravné podmienky, cestujúci by mal mať možnosť takéto presmerovanie odmietnuť. Právo na presmerovanie vrátane presmerovania, ktoré si cestujúci zabezpečí sám, by sa malo zachovať. Ak bola na pôvodný let rezervovaná pomoc osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, takáto pomoc by mala byť dostupná aj na alternatívnej trase v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ([11]).

(28) V prípade narušenia a ak prevádzkujúci leteckí dopravcovia neplnia svoje povinnosti ponúknuť pomoc, cestujúci by mali mať právo sami si zariadiť cestu. V takýchto prípadoch by prevádzkujúci leteckí dopravcovia mali cestujúcim uhradiť výdavky, ktoré sú nevyhnutné, opodstatnené a primerané dĺžke čakania. Zohľadniť by sa mali najmä osobitné náklady na občerstvenie a jedlo v mieste letiska. Pokiaľ ide o ubytovanie, pri posudzovaní toho, či sú výdavky nevyhnutné, opodstatnené a primerané, by sa malo zohľadniť miesto, kde cestujúci uviazli, bez ohľadu na to, či k narušeniu došlo počas obdobia špičky alebo nie, a zvýšenie cien v dôsledku rezervácií na poslednú chvíľu.

(29) Ak cestujúci informoval prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí pokračovať v ceste a ak prevádzkujúci letecký dopravca neponúkol do troch hodín presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok, cestujúci by mal mať právo zabezpečiť si vlastné presmerovanie, aby sa bez ďalšieho odkladu dostal na konečné miesto určenia. Cestujúci by však mal mať právo na presmerovanie prevádzkujúcim leteckým dopravcom, kým neinformuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí zabezpečiť si vlastné presmerovanie. Ak si cestujúci zabezpečujú vlastné presmerovanie, výdavky by mali obmedziť na to, čo je nevyhnutné, opodstatnené a primerané.

(30) Prevádzkujúci letecký dopravca by mal mať možnosť obmedziť alebo odoprieť pomoc, ak by jej poskytnutie spôsobilo ďalšie meškanie cestujúcim čakajúcim na meškajúci let alebo presmerovanie. Ak let meškal neskoro večer, ale možno očakávať, že odletí v krátkom čase, a ak by presun cestujúcich do hotelov a ich vrátenie na letisko uprostred noci mohlo viesť k oveľa dlhšiemu meškaniu, prevádzkujúci letecký dopravca by mal mať možnosť odoprieť poskytnutie hotelového ubytovania a príslušných transferov. Podobne, ak sa letecký dopravca chystá poskytnúť jedlo a nápoje, ale dostane informáciu o tom, že začína nástup do lietadla, mal by mať možnosť odoprieť poskytnutie takejto pomoci. Okrem uvedených prípadov by prevádzkujúci letecký dopravca mal mať možnosť obmedziť alebo odoprieť pomoc len vo veľmi výnimočných prípadoch, keďže by sa malo vynaložiť maximálne úsilie na zníženie nepohodlia cestujúcich.

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

(31) Leteckí dopravcovia by cestujúcim mali ponúknuť pomoc od plánovaného času odletu až do odletu ich letu alebo odchodu alternatívnej dopravy. Leteckí dopravcovia v súčasnosti čelia neobmedzenej zodpovednosti za ubytovanie ich cestujúcich v prípade dlhotrvajúcich mimoriadnych okolností. Táto neistota spojená s absenciou akéhokoľvek predvídateľného časového limitu môže viesť k ohrozeniu finančnej stability leteckého dopravcu a v dôsledku toho negatívne zasiahnuť cestujúcich z hľadiska prepojenosti. Letecký dopravca by preto mal mať možnosť obmedziť poskytovanie ubytovania na tri noci. Okrem toho by plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí a rýchle presmerovanie mali znížiť riziko, že cestujúci uviaznu na dlhý čas.

(32) Cestujúci s osobitnými potrebami, ako sú osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, maloleté osoby bez sprievodu, deti do dvoch rokov, tehotné ženy a na základe lekárskeho potvrdenia osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, si môžu vyžadovať osobitnú pozornosť zo strany prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ak uvedeným osobám nebol odmietnutý nástup do lietadla z bezpečnostných dôvodov. Môže byť predovšetkým náročnejšie zabezpečiť ubytovanie pre každú z uvedených kategórií cestujúcich v prípade narušenia letu. Preto by sa na uvedené kategórie cestujúcich nemali vzťahovať žiadne obmedzenia práva na ubytovanie v prípade mimoriadnych okolností pod podmienkou, že prevádzkujúci letecký dopravca je o ich situácii informovaný. Hoci je potrebné, aby leteckí dopravcovia boli informovaní o tom, že uvedení cestujúci sú na palube letu alebo prípojného letu, malo by sa zabrániť vytváraniu akýchkoľvek zbytočných alebo neprimeraných požiadaviek na oznamovanie. V prípade detí do dvoch rokov je letecký dopravca systematicky informovaný o ich prítomnosti na palube, pretože dátum ich narodenia sa uvádza v čase rezervácie. V prípade maloletých osôb bez sprievodu je letecký dopravca nevyhnutne informovaný o ich prítomnosti na palube po uzavretí dohody o starostlivosti medzi leteckým dopravcom a osobou zodpovednou za maloletú osobu. V prípade osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou je letecký dopravca nevyhnutne informovaný o ich prítomnosti na palube na základe oznámenia podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006. V prípade absencie takéhoto oznámenia a v prípade tehotných žien spôsob, akým je letecký dopravca informovaný, a čas, keď je letecký dopravca informovaný, by mali zohľadňovať osobitnú situáciu cestujúceho vzhľadom na to, že cestujúci môže oznámiť osobitnú situáciu cestujúceho najneskôr vtedy, keď je o narušení informovaný. V prípade cestujúcich, ktorí potrebujú osobitnú lekársku pomoc, ak títo cestujúci oznámili svoj zdravotný stav leteckému dopravcovi pred letom na účely získania lekárskeho potvrdenia na let, je letecký dopravca nevyhnutne informovaný o ich situácii, keď prijíma takéto osoby na prepravu. Leteckí dopravcovia by mali zabezpečiť, aby cestujúci mohli ľahko zasielať všetky informácie potrebné na takéto oznámenia podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006.

(33) Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí si rezervovali leteckú dopravu ako súčasť balíka cestovných služieb. Cieľom tohto pozmeňujúceho nariadenia je lepšie zosúladenie medzi smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 ([12]) a nariadením (ES) č. 261/2004. V tejto súvislosti by cestujúci mali mať možnosť vybrať si, podľa ktorého z týchto dvoch právnych aktov si uplatnia svoje nároky a vo vhodných prípadoch uplatniť svoj nárok podľa oboch právnych aktov. Cestujúci, ktorý si rezervoval leteckú dopravu ako súčasť balíka služieb, si môže uplatniť nároky podľa oboch právnych aktov napríklad vtedy, keď dostal od leteckého dopravcu náhradu za meškanie letu, ale má nárok na zníženie ceny alebo náhradu od organizátora za osobitné služby, ako je ubytovanie v hoteli, jedlo, exkurzie alebo iné udalosti, ktoré zmeškal následkom meškania letu. Cestujúci by však nemali mať možnosť kumulovať práva, pokiaľ príslušná náhrada alebo zníženie ceny poskytnuté podľa oboch právnych aktov chráni ten istý záujem alebo má ten istý cieľ. Ak cestujúci uplatnia svoj nárok u leteckého dopravcu, ten by mal zaplatiť plnú výšku náhrady splatnej v súlade s nariadením (ES) č. 261/2004. Ak si cestujúci uplatnia nárok podľa smernice (EÚ) 2015/2302, náhrada vyplatená leteckým dopravcom by sa mala odpočítať od platieb splatných v súlade so smernicou (EÚ) 2015/2302, pokiaľ príslušné práva chránia ten istý záujem alebo majú ten istý cieľ.

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

(34) Za súčasnú úroveň meškaní a zrušených letov v Únii nie sú zodpovední iba samotní leteckí dopravcovia. S cieľom podnietiť všetky subjekty pôsobiace v reťazci letectva k tomu, aby sa usilovali nájsť efektívne a včasné riešenia na minimalizáciu nepríjemností, ktoré cestujúcim spôsobujú meškania a rušenie letov, by právo leteckých dopravcov na nápravu od každej tretej strany, ktorá prispela k udalosti, ktorá vedie k náhrade alebo plneniu iných povinností, nemalo byť obmedzené nariadením (ES) č. 261/2004.

(35) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ([13]) sa zmluvným leteckým dopravcom ukladá povinnosť informovať cestujúceho o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu a smernicou Rady 93/13/EHS ([14]) sa predávajúcemu alebo dodávateľovi ukladá povinnosť poskytovať spotrebiteľovi informácie o zmluvných podmienkach. Cestujúci by mali byť riadne informovaní o svojich právach v prípadoch narušenia letu a mali by byť náležite informovaní aj o samotných dôvodoch narušenia hneď, ako sú informácie k dispozícii. Uvedené informácie by mal prinajmenšom poskytovať letecký dopravca alebo sprostredkovateľ v prístupnom formáte a vo vhodných prípadoch prostredníctvom automaticky zasielaných, tzv. push notifikácií z mobilných aplikácií alebo prostredníctvom iných digitálnych prostriedkov. Uvedené informácie by mal takisto poskytnúť prevádzkujúci letecký dopravca.

(36) Ak sa cestujúci rozhodnú pre úhradu výdavkov namiesto presmerovania, úhrada výdavkov by im mala byť vyplatená automaticky, včas a bez povinnosti podať osobitnú žiadosť.

(37) Cestujúci by mali byť leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom náležite informovaní o príslušných postupoch podávania žiadostí o náhradu a podávania sťažností leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom a včas by mali dostať od leteckých dopravcov alebo sprostredkovateľov odpoveď.

(38) Cestujúci by takisto mali mať po sťažnostiach adresovaných leteckému dopravcovi možnosť predkladať individuálne spory subjektu alebo subjektom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov. Keďže však právo na účinný prostriedok nápravy pred súdom je základným právom uznaným v článku 47 Charty základných práv Európskej únie, nemali by uvedené opatrenia brániť cestujúcim v prístupe k súdom ani ho obmedzovať.

(39) Aby cestujúci mohli uplatňovať svoje práva týkajúce sa žiadostí, sťažností a individuálnych sporov, mali by mať možnosť podať žiadosť priamo a osobne leteckým dopravcom, sprostredkovateľom alebo príslušným orgánom v súlade s nariadením (ES) č. 261/2004 jasným a prístupným spôsobom.

(40) So zreteľom na Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím ([15]) by leteckí dopravcovia mali osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v zmysle vymedzenia v nariadení (ES) č. 1107/2006 ponúknuť možnosť podať bezplatne osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní v mieste určenia (ďalej len „osobitné vyhlásenie o záujme“), ktoré im podľa Montrealského dohovoru umožňuje žiadať o úplnú náhradu, aby sa zabezpečilo, že poškodenie, zničenie alebo strata mobilnej pomôcky alebo zranenie alebo smrť uznaného asistenčného psa sa im nahradia v plnej výške. Leteckí dopravcovia by mali informovať cestujúcich o možnosti urobiť takéto vyhlásenie o záujme a o súvisiacich právach v čase rezervácie.

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

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

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

(41) Osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou by mali mať nárok okamžite dostať od leteckého dopravcu dočasnú náhradu mobilnej pomôcky v prípade straty, zničenia alebo poškodenia zapísanej mobilnej pomôcky. Keďže uznané asistenčné psy nie je možné ľahko nahradiť, mali by sa poskytnúť iné dočasné riešenia, ak dôjde k ich strate, smrti alebo zraneniu.

(42) Cestujúcim nie je vždy jasné, akú batožinu si môžu vziať so sebou na palubu lietadla z hľadiska povolených rozmerov, povolenej hmotnosti alebo povoleného počtu kusov batožiny. Aby sa zabezpečila úplná informovanosť cestujúcich o povolenej nezapísanej aj zapísanej batožine zahrnutej do ich letenky, leteckí dopravcovia by mali tieto informácie jasne uviesť v čase rezervácie a na letisku. Za osobné veci, ktoré predstavujú nevyhnutný aspekt prepravy cestujúcich, sa považujú predmety, ktoré sú nevyhnutné počas trvania cesty a môžu zahŕňať cestovné pasy a iné cestovné doklady, základné lieky, osobné zariadenia a materiály na čítanie, ako aj potraviny a nápoje zodpovedajúce dĺžke letu.

(43) Bez toho, aby bola dotknutá možnosť leteckých dopravcov a sprostredkovateľov ponúkať letecké cestovné, ktoré neobsahuje príručnú batožinu, je vhodné zvýšiť informovanosť spotrebiteľov a transparentnosť cien s cieľom zlepšiť rovnaké podmienky v celej Únii. Na tento účel by cestujúci mali mať možnosť ľahšie porovnávať letecké cestovné, ktoré zahŕňa príručnú batožinu (kufor na kolieskach). Mala by sa zaviesť povinnosť vyžadovať od leteckých dopravcov, sprostredkovateľov a metavyhľadávačov, aby vždy štandardne zobrazovali letecké cestovné vrátane príručnej batožiny pred začiatkom akéhokoľvek rezervačného procesu.

(44) Mala by sa zaručiť lepšia zrozumiteľnosť, pokiaľ ide o žiadosti týkajúce sa zanechania alebo straty osobnej veci alebo príručnej batožiny v kabíne lietadla, aby sa uľahčilo vybavovanie takýchto žiadostí, zabezpečil sa zjednodušený proces a zabránilo sa dodatočnej záťaži cestujúcich alebo chybnému informovaniu cestujúcich.

(45) Cestujúci by mali byť v čase rezervácie informovaní o maximálnych rozmeroch a hmotnosti batožiny, ktorú si môžu priniesť do kabíny. Bez toho, aby bola dotknutá zásada slobody stanovovania cien podľa článku 22 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([16]), by leteckí dopravcovia mali stanoviť rozumnú politiku, pokiaľ ide o rozmery príručnej batožiny, ktorá cestujúcim umožní vziať si jeden kus príručnej batožiny do kabíny v závislosti od kapacity kabíny lietadla za predpokladu, že príručná batožina spĺňa príslušné prevádzkové požiadavky a požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Vzhľadom na rôznorodosť politík leteckých dopravcov je vhodné, aby sa pri preskúmaní nariadenia (ES) č. 1008/2008 posúdila uskutočniteľnosť stanovenia jednotných minimálnych pravidiel týkajúcich sa príručnej batožiny.

(46) Malo by sa prijať primerané ustanovenie pre cestujúcich, ktorí sa rozhodnú používať vlastnú vytlačenú verziu digitálne vydaného palubného lístka alebo ktorí sa rozhodnú vyžiadať si tlačenú kópiu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu po odbavení.

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

(47) Hudobné nástroje môžu mať obrovskú peňažnú, umeleckú a historickú hodnotu. Hudobné nástroje sú okrem toho nástroje, ktorými hudobníci vykonávajú svoju profesiu, s ktorými robia pravidelné skúšky a vystúpenia a ktoré nemožno ľahko nahradiť. Cestujúci by preto mali byť oprávnení priniesť si do kabíny hudobné nástroje na vlastnú zodpovednosť za predpokladu, že tieto nástroje budú spĺňať predpisy týkajúce sa kapacity, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany a pravidlá leteckého dopravcu týkajúce sa maximálneho povoleného množstva batožiny. Ak sú splnené požiadavky na kapacitu, bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu, letecký dopravca by sa mal usilovať umožniť cestujúcim prepravovať hudobné nástroje na ďalších sedadlách za predpokladu, že sa zaplatilo zodpovedajúce cestovné. V takýchto prípadoch cestujúci a hudobné nástroje musia byť na susediacich sedadlách, pričom hudobný nástroj by mal byť na sedadle pri okne. Ak to nie je možné, hudobné nástroje by sa mali podľa možnosti prepravovať vhodným spôsobom v nákladnom priestore lietadla. Nariadenie (ES) č. 2027/97 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(48) Vzhľadom na krátke lehoty na podávanie sťažností týkajúcich sa práv a povinností, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 2027/97, by leteckí dopravcovia mali cestujúcim umožniť podanie sťažnosti prostredníctvom formulára, ktorý im poskytnú vo formáte prístupnom pre osoby so zdravotným postihnutím, ako aj pre osoby, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje. Leteckí dopravcovia by mali sprístupniť formulár sťažnosti prinajmenšom vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach. Na letiskách s komerčnou osobnou dopravou by riadiace orgány letísk mali cestujúcim poskytnúť jednotný formulár aj v priestoroch letísk na výdaj batožiny. Komisia by mala prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť vzor jednotného formulára, ktorý by mal cestujúcemu umožniť okamžite podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej, oneskorenej alebo stratenej batožiny.

(49) Otázky poistenia upravuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ([17]) a nariadenie (ES) č. 1008/2008.

(50) V záujme zohľadňovania hospodárskeho vývoja je potrebné, aby leteckí dopravcovia pravidelne upravovali peňažné limity uvedené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2027/97 v súlade s revíziou, ktorú Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) vykonáva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

(51) V Draghiho správe sa kladie dôraz na kľúčovú úlohu dopravy z hľadiska konkurencieschopnosti Únie. V uvedenej správe sa takisto uvádza riziko odklonu podnikateľských aktivít z dopravných uzlov v Únii do dopravných uzlov v susedstve Únie vyplývajúce z asymetrických predpisov. Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, len ak je prevádzkujúci letecký dopravca dotknutého letu leteckým dopravcom Únie. Komisia by do piatich rokov od začatia uplatňovania nariadenia (ES) č. 261/2004 mala posúdiť, či je možné vykonať revíziu rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia a ďalej tak zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich a posilniť rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov Únie a tretích krajín.

(52) Mechanizmus ochrany cestujúcich v prípade platobnej neschopnosti leteckého dopravcu by sa mal posúdiť v kontexte revízie nariadenia (ES) č. 1008/2008.

(53) Grónsko čelí mimoriadne náročným meteorologickým podmienkam a vyznačuje sa veľmi nízkou hustotou obyvateľstva a odľahlosťou jeho osídlených oblastí. S cieľom zabezpečiť prepojenosť a zachovať dostupnosť letov v rámci Grónska by sa na lety vykonávané medzi bodmi v rámci Grónska nemali vzťahovať povinnosti týkajúce sa náhrady, a to ani vtedy, ak sú takéto lety súčasťou cesty na územie alebo z územia členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy.

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

(54) Týmto nariadením nie je dotknutá pozícia Španielskeho kráľovstva v jeho spore so Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska, pokiaľ ide o zvrchovanosť nad šijou, na ktorej sa nachádza gibraltárske letisko. Nič v tomto nariadení nebráni jeho budúcemu uplatňovaniu na dané letisko podľa podmienok dohody týkajúcej sa Gibraltáru medzi Európskou úniou a Spojeným kráľovstvom, ktorá bola dosiahnutá s predchádzajúcim súhlasom Španielskeho kráľovstva. V prípade vypovedania uvedenej dohody by sa toto nariadenie malo uplatňovať na letisko nachádzajúce sa na Gibraltárskej šiji až po urovnaní daného sporu tak, aby Španielske kráľovstvo bolo schopné zabezpečiť uplatňovanie tohto nariadenia na dané letisko.

(55) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (ES) č. 261/2004, pokiaľ ide o dizajn, obsah a vzor značky Únie pre práva cestujúcich v leteckej doprave a praktické spôsoby týkajúce sa úhrady nákladov, ktorú má riadiaci orgán letiska zaplatiť prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([18]).

(56) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (ES) č. 2027/97, pokiaľ ide o spoločný formulár a formulár osobitného vyhlásenia o záujme, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011.

(57) Keďže ciele tohto nariadenia, a to ochrana práv cestujúcich v leteckej doprave spravodlivým a vyváženým spôsobom, zabezpečenie konkurencieschopnosti odvetvia letectva Únie a zachovanie prepojenosti pre cestujúcich v dlhodobom horizonte, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„*Článok 1*

Predmet úpravy

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

a) bol im odmietnutý nástup do lietadla;

b) ich let bol zrušený, má meškanie alebo bol preložený na iný čas;

c) zmeškali prípojný let;

d) ich trieda sa zmenila na vyššiu alebo nižšiu.“

([18]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

2. Článok 2 sa mení takto:

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

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

c) ‚letecký dopravca Únie' znamená letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 (*);

ca) ‚riadiaci orgán letiska' znamená riadiaci orgán letiska v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES (**);

d) ‚organizátor' znamená organizátor v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 (***);

e) ‚balík služieb' znamená kombinácia cestovných služieb v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice (EÚ) 2015/2302;

f) ‚letenka' znamená platný dôkaz o zmluve o leteckej preprave bez ohľadu na jeho formu;

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

(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

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

b) písmeno g) sa vypúšťa;

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

„h) ‚konečné miesto určenia' znamená miesto určenia letu alebo posledného prípojného letu v rámci cesty;

i) ‚osoba so zdravotným postihnutím' alebo ‚osoba so zníženou pohyblivosťou' znamená každá osoba, ktorej pohyblivosť pri používaní dopravy je znížená v dôsledku akéhokoľvek telesného postihnutia (zmyslového alebo pohybového, trvalého alebo dočasného), duševného postihnutia alebo poruchy, alebo akejkoľvek inej príčiny zdravotného postihnutia, alebo v dôsledku veku a ktorej stav si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôsobenie služby, ktorá je k dispozícii všetkým cestujúcim, jej osobitným potrebám;

j) ‚odmietnutie nástupu do lietadla' znamená odmietnutie leteckej prepravy cestujúcich, hoci sa dostavili na nástup v súlade s podmienkami stanovenými v článku 4 ods. 1, alebo keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie ich nástupu do lietadla, ako sú zdravie, bezpečnosť, bezpečnostná ochrana alebo nepostačujúce cestovné doklady;

k) ‚dobrovoľník' znamená cestujúci, ktorý sa dostavil na nástup do lietadla v súlade s podmienkami stanovenými v článku 4 ods. 1 a kladne reagoval na výzvu leteckého dopravcu adresovanú cestujúcim, ktorí sú pripravení nenastúpiť do lietadla na svoj let výmenou za výhody;

l) ‚zrušenie' znamená nevykonanie letu, ktorý bol predtým plánovaný a na ktorý bola uzavretá zmluva o leteckej preprave, a zahŕňa situácie, keď:

i) lietadlo vzlietlo, ale bolo z akéhokoľvek dôvodu buď odklonené na iné letisko, ako je letisko príletu uvedené na letenke, alebo sa vrátilo na letisko odletu, a nemohlo pokračovať na letisko príletu uvedené na letenke, alebo

ii) cestujúcemu bola vydaná letenka na let, pričom čas odletu uvedený na letenke cestujúceho bol preložený na skorší čas o viac ako jednu hodinu.";

d) dopĺňajú sa tieto písmená:

„m) ‚tretia krajina' znamená akákoľvek krajina alebo časť územia členského štátu, na ktoré sa zmluvy nevzťahujú;

n) ‚meškanie pri odlete' znamená časový rozdiel medzi plánovaným časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie a skutočným časom odletu letu, okrem prípadov, keď:

i) let bol preložený aspoň 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie alebo po tomto období bol preložený na skorší čas, ‚meškanie pri odlete' v takom prípade znamená časový rozdiel medzi plánovaným časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase preloženia a skutočným časom odletu preloženého letu;

ii) cestujúci je presmerovaný v dôsledku narušenia, pokiaľ ide o presmerovaný let, ‚meškanie pri odlete' v takom prípade znamená časový rozdiel medzi plánovaným časom odletu uvedeným na letenkách vydaných na presmerovaný let a skutočným časom odletu presmerovaného letu;

o) ‚meškanie pri prílete' znamená časový rozdiel medzi plánovaným časom príletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie a skutočným časom príletu letu, okrem prípadov, keď:

i) let bol preložený aspoň 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase rezervácie, alebo keď po tomto období cestujúci nastúpil na let, ktorý bol preložený na skorší čas, ‚meškanie pri prílete' v takom prípade znamená časový rozdiel medzi plánovaným časom príletu uvedeným na letenke cestujúceho vydanej v čase preloženia a skutočným časom príletu preloženého letu;

ii) cestujúci je presmerovaný v dôsledku narušenia, pokiaľ ide o presmerovaný let, ‚meškanie pri prílete' v takom prípade znamená časový rozdiel medzi plánovaným časom príletu uvedeným na letenkách vydaných na presmerovaný let a skutočným časom príletu presmerovaného letu;

p) ‚trieda prepravy' znamená časť kabíny lietadla určená pre cestujúcich, ktorá sa vyznačuje buď špecifickým kódom uvedeným v zmluve o leteckej preprave, alebo kombináciou prvkov, ako sú rozdielne sedadlá, rozdielna konfigurácia sedadiel a iné rozdiely v službách poskytovaných cestujúcim, ako je napríklad špecifická strava, v porovnaní s tým, čo je poskytované cestujúcim v ostatných častiach kabíny;

q) ‚zmluva o leteckej preprave' znamená zmluva o preprave uzavretá medzi leteckým dopravcom alebo jeho splnomocneným zástupcom a cestujúcim alebo cestujúcimi na účely poskytnutia jedného alebo viacerých letov;

r) ‚mimoriadne okolnosti' znamenajú udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti príslušného leteckého dopravcu a sú mimo skutočnej kontroly leteckého dopravcu;

s) ‚let' znamená operácia leteckej dopravy uskutočnená jedným lietadlom medzi dvomi letiskami, ako sa uvádza na letenke, a to podľa vopred určeného plánu cesty, letového poriadku a s jedným identifikačným číslom bez ohľadu na to, či zahŕňa zastávky uskutočnené z výlučne technických a prevádzkových dôvodov;

t) ‚prípojný let' znamená let, ktorý je v rámci cesty určený na to, aby cestujúcemu umožnil odlet z počiatočného miesta odletu a prílet do miesta prestupu, v ktorom nastúpi na iný let, alebo je určený na to, aby umožnil cestujúcemu odlet z miesta prestupu s cieľom umožniť cestujúcemu docestovať do iného miesta prestupu alebo konečného miesta určenia cestujúceho;

u) ‚medzipristátie' znamená úmyselné prerušenie cesty na základe jednej zmluvy o leteckej preprave cestujúcim, ktoré je vopred odsúhlasené leteckým dopravcom alebo jeho splnomocneným zástupcom, medzi počiatočným miestom odletu a konečným miestom určenia na čas, ktorý presahuje čas potrebný na priamy tranzit, alebo pri zmene letov na čas, ktorý zvyčajne trvá až do času odletu nasledujúceho prípojného letu, a ktorý často zahŕňa prenocovanie;

v) ‚cesta' znamená let alebo prípojné lety, ktorými sa cestujúci prepravuje z počiatočného miesta odletu do konečného miesta určenia cestujúceho podľa jednej zmluvy o leteckej preprave, pričom let tam a let späť sa považujú za samostatné cesty;

w) ‚čas odletu' znamená čas, keď lietadlo opustí odletové stojisko, a to buď odtlačením alebo vlastným pohonom (čas začatia rolovania);

x) ‚čas príletu' znamená čas zapnutia parkovacích bŕzd lietadla na príletovom stojisku (čas umiestnenia klinov);

y) ‚zdržanie na odbavovacej ploche' znamená časový úsek dlhší než 30 minút, počas ktorého zostáva lietadlo pri odlete na zemi od momentu zatvorenia dverí lietadla do momentu jeho vzletu, alebo časový úsek dlhší než 30 minút od momentu, keď sa lietadlo pri prílete dotkne zeme, do momentu otvorenia dverí;

z) ‚narušenie' znamená odmietnutie nástupu do lietadla, zrušenie, meškanie pri odlete, meškanie pri prílete alebo zdržanie na odbavovacej ploche;

aa) ‚noc' znamená čas od polnoci do 6.00 hod.;

ab) ‚dieťa' znamená osoba, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu podľa zmluvy o leteckej preprave menej ako 14 rokov;

ac) ‚maloletá osoba bez sprievodu' znamená osoba, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu na základe zmluvy o leteckej preprave menej ako 18 rokov a ktorá cestuje bez sprievodu dospelej osoby, ktorá je za ňu zodpovedná, pričom letecký dopravca prevzal zodpovednosť za starostlivosť o túto osobu v súlade so svojimi uverejnenými pravidlami;

ad) ‚dieťa do dvoch rokov' znamená osoba, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu podľa zmluvy o leteckej preprave menej ako dva roky;

ae) ‚trvanlivý nosič' znamená akýkoľvek nástroj, ktorý umožňuje cestujúcemu uchovávať informácie spôsobom, ktorý k nim umožňuje prístup pre budúce využitie počas obdobia zodpovedajúceho účelu týchto informácií a ktorý umožňuje nezmenenú reprodukciu uložených informácií;

af) ‚prístupný formát' znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám vrátane umožnenia rovnako reálneho a pohodlného prístupu takejto osobe, aký má osoba bez akejkoľvek poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s príslušnými právnymi predpismi, najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 (*);

ag) ‚počiatočné miesto odletu' znamená miesto odletu daného letu alebo prvého prípojného letu v rámci cesty;

ah) ‚osobná vec' znamená nezapísaná batožina, ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnostnú ochranu a bezpečnosť a buď má maximálne rozmery 40 x 30 x 15 cm, alebo spĺňa podmienku, že sa zmestí pod sedadlo nachádzajúce sa pred sedadlom, na ktorom sedí cestujúci;

ai) ‚príručná batožina' znamená nezapísaná batožina, ktorá nie je osobnou vecou a ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnostnú ochranu a bezpečnosť.

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

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

„*Článok 3*

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy;

b) na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, pokiaľ im neboli poskytnuté výhody, náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ktoré sú rovnocenné a zodpovedajú účelu tohto nariadenia, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom pre dotknutý let je letecký dopravca Únie.

2. Odsek 1 sa uplatňuje pod podmienkou, že cestujúci:

a) majú letenku na príslušný let alebo

b) boli leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom presunutí z letu, na ktorý mali letenku, na iný let, bez ohľadu na dôvod.

3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo ani nepriamo dostupné pre verejnosť, s výnimkou:

a) cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom v rámci vernostného programu alebo iného obchodného programu, na ktorých sa toto nariadenie uplatňuje v plnom rozsahu, a

b) detí do dvoch rokov, ktoré sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo ani nepriamo dostupné pre verejnosť, a osôb, ktoré sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo ani nepriamo dostupné pre verejnosť, z dôvodu sprevádzania osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou v súlade s podmienkami uvedenými v článku 4 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 (*), na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje s výnimkou článku 7 tohto nariadenia.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 2 prvý pododsek písm. e), sa toto nariadenie vzťahuje len na cestujúcich prepravovaných motorovým lietadlom s pevnými krídlami.

5. Pokiaľ nie je stanovené inak, za splnenie povinností podľa tohto nariadenia je zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca.

6. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12 tohto nariadenia, sa toto nariadenie vzťahuje aj na cestujúcich prepravovaných letom, na ktorý sa vzťahuje zmluva o balíku cestovných služieb, ako je vymedzená v článku 3 bode 3 smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ uvedená zmluva o balíku cestovných služieb nie je ukončená alebo jej plnenie nie je narušené z iných dôvodov, než je narušenie uvedeného letu.

7. Článok 7 tohto nariadenia sa neuplatňuje, ak k narušeniu dôjde na prípojnom lete s odletom z letiska v Grónsku a s príletom na letisko v Grónsku.

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

4. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 3a*

Značka Únie pre práva cestujúcich v leteckej doprave

1. Týmto sa zavádza dobrovoľná ‚značka Únie pre práva cestujúcich v leteckej doprave‘ (ďalej len ‚značka‘).

2. Táto značka, ktorá má uľahčiť porovnávanie a výber medzi ponukami leteniek, umožňuje cestujúcim rýchlo získať informácie o tom, či sa na cestu vzťahuje toto nariadenie.

3. Leteckí dopravcovia alebo sprostredkovatelia môžu túto značku použiť pri ponuke leteniek cestujúcim na cesty v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré vykonávajú leteckí dopravcovia Únie.

4. Používanie značky leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom je dobrovoľné, s výnimkou prípadov, keď prevádzkujúci letecký dopravca ukladá leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi povinnosť používať značku na základe obchodnej dohody.

5. Značka sa zobrazuje len počas predajných a marketingových činností vedľa ponuky cesty alebo v priamom spojení s ponukou cesty v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ktorú vykonáva letecký dopravca Únie. Pri zobrazení viacerých ponúk ciest musí byť jasné, na ktorú cestu sa značka vzťahuje.

6. Akákoľvek nepravdivá alebo klamlivá reklama alebo používanie akejkoľvek značky alebo loga, ktoré vedú k zámene s touto značkou, sú zakázané.

7. Komisia podporuje používanie tejto značky leteckými dopravcami alebo sprostredkovateľmi.

8. S cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie tohto článku Komisia do 23. októbra 2027 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné ustanovenia týkajúce sa dizajnu, obsahu a vzoru značky sprístupnenej podľa tohto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 16h ods. 2.“

5. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Odmietnutie nástupu do lietadla

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

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že odmietne nástup do lietadla, bezodkladne o tom informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň dotknutým cestujúcim spresní ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o právo na náhradu stanovenú v článku 7, právo na úhradu výdavkov alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 a právo na pomoc v súlade s článkom 9.

Prevádzkujúci letecký dopravca vyzve dobrovoľníkov, aby nenastúpili do lietadla výmenou za výhody za podmienok, ktoré sa dohodnú medzi každým dobrovoľníkom a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Prevádzkujúci letecký dopravca informuje dobrovoľníkov o ich právach v súlade s týmto nariadením. Dohoda s každým dobrovoľníkom o výhodách nahrádza právo dobrovoľníka na náhradu podľa článku 7 ods. 1 len vtedy, ak s ňou dobrovoľník výslovne súhlasí na trvanlivom nosiči. Ak takýto súhlas chýba, prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla poskytne dobrovoľníkovi náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1.

3. Ak nie je počet prihlásených dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup do lietadla zostávajúcim cestujúcim s letenkou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli, s výnimkou cestujúcich uvedených v článku 11.

4. Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ihneď poskytne dotknutým cestujúcim informácie o vybavovaní sťažností v súlade s článkom 15a.

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

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

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

5. Cestujúcim sa nesmie odmietnuť nástup do lietadla a nesmie sa im účtovať žiadny poplatok za cestu späť vrátane cesty, ktorá pozostáva z prípojných letov, z dôvodu, že nenastúpili na cestu tam v rámci tej istej zmluvy o leteckej preprave.“

6. Článok 5 sa nahrádza takto:

„*Článok 5*

Zrušenie

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

Prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu spresní dotknutým cestujúcim dôvod zrušenia.

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

3. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

4. Cestujúci majú na požiadanie právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu zrušeného letu v súlade s článkom 7.

5. Právo na náhradu podľa odseku 4 sa neuplatňuje, ak boli cestujúci o zrušení informovaní najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho alebo ak boli o zrušení informovaní menej ako 14 kalendárnych dní pred plánovaným časom odletu a bolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne jednu hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné miesto určenia menej ako dve hodiny po plánovanom čase príletu. Dôkazné bremeno, pokiaľ ide o určenie, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

6. Právo na úhradu výdavkov a presmerovanie stanovené v odseku 2 a náhradu stanovenú v odseku 4 sa neuplatňuje, ak lietadlo vzlietlo, ale bolo odklonené na iné letisko, ako je letisko príletu uvedené na letenke, ak skutočné letisko príletu a letisko príletu uvedené na letenke obsluhujú to isté miesto, mesto alebo región a letecký dopravca poskytol cestujúcemu prepravu na letisko príletu uvedené na letenke a ak meškanie pri príchode na letisko príletu uvedené na letenke nepresiahne tri hodiny. Na tento účel nesie dôkazné bremeno, pokiaľ ide o určenie príchodu alternatívneho dopravného prostriedku na letisko príletu uvedené na letenke prevádzkujúci letecký dopravca.

Prvý pododsek tohto odseku sa neuplatňuje v prípadoch, keď sa cestujúcim s osobitnými potrebami uvedeným v článku 11 ods. 3 alebo akýmkoľvek osobám sprevádzajúcim týchto cestujúcich buď odmietne cestovný lístok na alternatívny dopravný prostriedok alebo nástup doň z dôvodu akejkoľvek uplatniteľnej bezpečnostnej požiadavky alebo fyzickej nemožnosti nástupu, alebo keď nemôžu využiť túto dopravnú službu z dôvodu nedostupnosti pomoci. Prevádzkujúci letecký dopravca vynaloží primerané úsilie, aby takýmto cestujúcim umožnil prístup k alternatívnym dopravným prostriedkom. Meškanie pri príchode na letisko príletu uvedené na letenke sa vypočíta na základe času príchodu dopravnej služby, ktorú poskytol prevádzkujúci letecký dopravca a na ktorú cestujúci s osobitnými potrebami alebo v príslušných prípadoch akékoľvek osoby, ktoré ich sprevádzajú, skutočne nastúpili alebo mohli nastúpiť s cieľom dostať sa na toto letisko.“

7. Článok 6 sa nahrádza takto:

„*Článok 6*

Meškanie

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

Prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu oznámi dotknutým cestujúcim dôvody meškania letu pri odlete alebo pri prílete.

2. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

3. Ak meškanie pri odlete dosiahne päť hodín, prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim úhradu nákladov v súlade s článkom 8 ods. 1 prvým pododsekom písm. a).

4. Cestujúci majú na požiadanie právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu v súlade s článkom 7, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete prekračujúcim tri hodiny.“

8. Vkladajú sa tieto články:

„*Článok 6a*

Zdržanie na odbavovacej ploche

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

2. S výhradou obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany zabezpečí prevádzkujúci letecký dopravca v prípade zdržania na odbavovacej ploche náležité vykurovanie alebo chladenie v kabíne pre cestujúcich a poskytne bezplatne prístup k hygienickým zariadeniam na palube a zabezpečí, aby cestujúcim uvedeným v článku 11 bola venovaná potrebná pozornosť. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne na palube bezplatne pitnú vodu, pokiaľ to nepredĺži zdržanie na odbavovacej ploche alebo to nie je v rozpore s požiadavkami v oblasti bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany letectva.

3. Ak zdržanie na odbavovacej ploche dosiahne dve hodiny na letisku s komerčnou osobnou dopravou nachádzajúcom sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, lietadlo sa presunie k odletovému východu alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie, kde sa cestujúcim umožní vystúpiť. Zdržanie na odbavovacej ploche sa môže predĺžiť nad rámec uvedeného času, len ak existujú dôvody v oblasti bezpečnosti, prisťahovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany, pre ktoré lietadlo nemôže opustiť svoju pozíciu na odbavovacej ploche.

4. Cestujúci, ktorí vystúpili v súlade s odsekom 3 tohto článku, majú nárok na práva stanovené v článku 6 a v príslušných prípadoch v článku 11, pričom sa zohľadní zdržanie na odbavovacej ploche a čas odletu uvedený na letenke cestujúceho.

Článok 6b

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

1. Ak cestujúci počas cesty v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu zmešká prípojný let, prevádzkujúci letecký dopravca predchádzajúceho letu je zodpovedný za presmerovanie cestujúceho v súlade s článkom 8 ods. 1 prvým pododsekom písm. b) a za poskytnutie pomoci v súlade s článkom 9.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca nemôže cestujúceho presmerovať do piatich hodín od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho na zmeškaný prípojný let, prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu aj úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 prvým pododsekom písm. a).

3. Cestujúci majú na požiadanie aj právo na náhradu od leteckého dopravcu prevádzkujúceho omeškaný let v súlade s článkom 7, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete prekračujúcim tri hodiny.

Odchylne od vymedzenia pojmu meškanie pri prílete sa v prípade zmeškaných prípojných letov meškanie pri prílete vypočíta od času príletu do konečného miesta určenia, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho pred zmeškaným prípojným letom.

Článok 6c

Mimoriadne okolnosti

1. Na účely tohto nariadenia mimoriadne okolnosti zahŕňajú okrem iného okolnosti na zozname mimoriadnych okolností uvedenom v prílohe.

2. Prevádzkujúci letecký dopravca je povinný zaplatiť náhradu podľa článku 7, pokiaľ nemôže preukázať, že zrušenie, meškanie alebo zmeškanie prípojného letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a zrušeniu, meškaniu alebo zmeškaniu prípojného letu sa nedalo zabrániť, ani keby letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na mimoriadne okolnosti sa možno odvolať, len ak existuje priama príčinná súvislosť medzi výskytom tejto okolnosti a narušením letu. Dôkazné bremeno v súvislosti s preukázaním existencie uvedenej priamej príčinnej súvislosti a preukázaním toho, či letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil narušeniu, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.“

9. Článok 7 sa nahrádza takto:

„*Článok 7*

Právo na náhradu

1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v tejto výške:

a) 250 EUR v prípade ciest na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých ciest v rámci Únie na vzdialenosť nad 1 500 km a všetkých ostatných ciest na vzdialenosť medzi 1 500 a 3 500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých ciest, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) alebo b).

2. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia môžu znížiť náhradu stanovenú v odseku 1 písm. c) o 50 %, ak čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovanej cesty o viac ako štyri hodiny a ak:

a) sa cestujúcim ponúkne presmerovanie v neskoršom čase do ich konečného miesta určenia alternatívnym letom podľa článku 8 ods. 1 prvého pododseku písm. b), alebo

b) pri prílete pôvodne rezervovanej cesty došlo k meškaniu.

3. V prípade presmerovania v súlade s článkom 8 ods. 1 prvým pododsekom písm. b) po zrušení, ak je plánovaný odlet presmerovanej cesty viac ako hodinu pred plánovaným časom odletu pôvodnej cesty alebo letu, prevádzkujúci letecký dopravca môže znížiť náhradu stanovenú v článku 5:

a) o 50 %, ak je plánovaný čas odletu preložený na skorší čas o menej ako dve hodiny a cestujúci nastúpil na let;

b) o 25 %, ak je plánovaný čas odletu preložený na skorší čas o menej ako tri hodiny a cestujúci nastúpil na let.

4. Ak cestujúci môže mať právo na náhradu v súlade s článkom 5 ods. 4, článkom 6 ods. 4 alebo článkom 6b ods. 3, prevádzkujúci letecký dopravca do 96 hodín od ukončenia cesty elektronicky poskytne cestujúcemu na trvanlivom nosiči informácie o právach cestujúceho na náhradu a jasné pokyny, ako podať žiadosť o náhradu.

5. Pri určovaní vzdialeností na účely tohto nariadenia je základom pre výpočet vzdialenosť medzi počiatočným miestom odletu a konečným miestom určenia. V prípade prípojného letu sa zohľadňuje len počiatočné miesto odletu a konečné miesto určenia. Uvedené vzdialenosti sa merajú metódou ortodromickej dráhy.

6. Ak sa cestujúci rozhodol pokračovať vo svojej ceste podľa článku 8 ods. 1 prvého pododseku písm. a), b) alebo c) a pri presmerovaní nastane ďalšie narušenie cesty, cestujúci si zachováva svoje právo na akúkoľvek ďalšiu kompenzáciu počas presmerovania do svojho pôvodného miesta odchodu alebo do svojej cieľovej destinácie.

7. Náhrada sa vypláca elektronickým bankovým prevodom alebo, ak s tým cestujúci výslovne súhlasí na trvanlivom nosiči, inými prostriedkami.

8. Dôkazné bremeno, pokiaľ ide o preukázanie, kedy a ako cestujúci prijal dohodu o forme vyplatenia náhrady podľa odseku 7, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

9. Žiadosti o náhradu podľa tohto článku podáva cestujúci do deviatich mesiacov od skutočného dátumu odletu, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho. Ak žiadosť v mene cestujúcich predloží tretia strana, prevádzkujúci letecký dopravca môže požadovať dôkaz o platnom splnomocnení konať. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia bezodkladne potvrdia prijatie žiadosti na trvanlivom nosiči. Prevádzkujúci letecký dopravca do 30 kalendárnych dní od prijatia žiadosti buď zaplatí náhradu, alebo poskytne cestujúcemu odôvodnenie nevyplatenia náhrady, pričom v takom prípade sa musí poskytnúť informácia o vybavovaní sťažností podľa článku 15a. Ak sa za podmienok stanovených v článku 6c ods. 2 prevádzkujúci letecký dopravca odvoláva na mimoriadnu okolnosť, uvedie, na ktorú mimoriadnu okolnosť uvedenú v prílohe I sa odvoláva, a ak sa odvoláva na udalosť, ktorá nie je na tomto zozname, uvedie, na ktorú udalosť sa odvoláva, a dôvody, prečo by sa mala považovať za mimoriadnu okolnosť. Vždy, keď sa prevádzkujúci letecký dopravca odvoláva na mimoriadnu okolnosť, poskytne jasné a podložené vysvetlenie vrátane stručného vysvetlenia toho, ako uplatňovaná mimoriadna okolnosť spĺňa podmienky priamej príčinnej súvislosti a všetky primerané opatrenia stanovené v článku 6c ods. 2.

Ak prevádzkujúci letecký dopravca požadovanú náhradu nevyplatí, cestujúci môže predložiť sťažnosť v súlade s článkom 15a.“

10. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Právo na úhradu výdavkov alebo presmerovanie

1. V prípade narušenia prevádzkujúci letecký dopravca bez zbytočného odkladu a za podmienok stanovených v článkoch 4, 5, 6 alebo 6b a v tomto článku ponúkne cestujúcim na výber jednu z týchto možností, ktoré budú poskytnuté bezplatne:

a) automatická úhrada plnej ceny leteniek a sprostredkovateľských poplatkov, ak boli uplatnené, vzťahujúcich sa na neuskutočnenú časť alebo časti cesty alebo ciest a na časť alebo časti cesty alebo ciest, ktoré sa už uskutočnili, ak tento let už neslúži svojmu účelu v súvislosti s pôvodnými cestovnými plánmi cestujúceho, v relevantných prípadoch spolu so spiatočným letom do počiatočného miesta odletu pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo skoršie, ak s tým cestujúci súhlasí, vyplatená do siedmich kalendárnych dní od rozhodnutia cestujúceho, a to elektronickým bankovým prevodom alebo, ak s tým cestujúci výslovne súhlasí na trvanlivom nosiči, inými prostriedkami;

b) pokračovanie cesty cestujúceho prostredníctvom presmerovania cestujúceho za porovnateľných prepravných podmienok do jeho konečného miesta určenia pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo po dohode s cestujúcim pred týmto časom; alebo

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

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

2. Na to, aby cestujúci mohol docestovať do svojho miesta určenia podľa odseku 1 prvého pododseku písm. b) pri najbližšej príležitosti a za celkový čas cesty čo možno najbližší plánovanému celkovému času cesty pôvodného letu, ponúkne prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcemu v prípade dostupnosti voľných miest aspoň jednu z nasledujúcich alternatívnych možností na zváženie, s ktorou môže cestujúci vyjadriť výslovný súhlas na trvanlivom nosiči:

a) let alebo prípojné lety, ktoré sa uskutočňujú na tej istej trase, ako je stanovené v zmluve o leteckej preprave;

b) iná trasa medzi rovnakým letiskom odletu a letiskom príletu, ako je uvedené v zmluve o leteckej preprave;

c) presmerovanie na letiská alebo z letísk, ktoré sú alternatívne k letiskám uvedeným v zmluve o leteckej preprave, pričom v takom prípade prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady na prepravu cestujúceho medzi letiskom, ktoré bolo uvedené v zmluve o leteckej preprave, a alternatívnym letiskom;

d) využitie služieb, ktoré prevádzkuje iný letecký dopravca, alebo

e) ak je to vhodné vzhľadom na prekonávanú vzdialenosť, použitie iného druhu dopravy.

V prípade presmerovania iným leteckým dopravcom alebo iným druhom dopravy zostáva prevádzkujúci letecký dopravca zodpovedný za poskytnutie informácií, pomoc a presmerovanie len do odchodu tejto služby presmerovania. Prevádzkujúci letecký dopravca zostáva zodpovedný za náhradu za meškanie pri príchode do konečného miesta určenia v súlade s článkom 7. Prevádzkovateľ služby presmerovania je zodpovedný za všetky ostatné práva spojené s touto službou v súlade s príslušným právom Únie o právach cestujúcich pre daný druh dopravy.

3. Ak cestujúci informoval prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí pokračovať v ceste v súlade s odsekom 1 písm. b) a odsekom 5 tohto článku a ak mu prevádzkujúci letecký dopravca neponúkol do troch hodín presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok, cestujúci si môže v súlade s odsekom 2 tohto článku presmerovanie zabezpečiť sám. Ak sa cestujúci rozhodne zabezpečiť si vlastné presmerovanie, informuje o tom prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Cestujúci má právo odmietnuť možnosti presmerovania, ak tieto možnosti presmerovania nie sú za porovnateľných prepravných podmienok, a v takom prípade má počas čakania na presmerovanie naďalej právo na pomoc v zmysle článku 9.

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

Cestujúci pri vlastnom zabezpečení presmerovania obmedzí výdavky na to, čo je nevyhnutné, primerané a vhodné. Prevádzkujúci letecký dopravca do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti uhradí výdavky nepresahujúce 400 % plnej ceny letenky alebo leteniek a sprostredkovateľské poplatky, ktoré vznikli cestujúcemu, ak boli uplatnené. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, prevádzkujúci letecký dopravca môže predĺžiť uvedenú lehotu na 30 kalendárnych dní.

4. Bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia tohto článku, ak si cestujúci zorganizoval medzipristátie, má dodatočné právo odmietnuť možnosti presmerovania, ak tieto možnosti presmerovania nezahŕňajú toto medzipristátie.

5. Cestujúci si môže vybrať medzi úhradou výdavkov podľa odseku 1 prvého pododseku písm. a) alebo presmerovaním v neskoršom termíne podľa odseku 1 prvého pododseku písm. c), kým cestujúci neprijme presmerovanie pri najbližšej príležitosti, ktoré ponúkol prevádzkujúci letecký dopravca v súlade s odsekom 1 prvého pododseku písm. b), alebo kým sa cestujúci nerozhodne, že si presmerovanie zabezpečí sám podľa odseku 3.

Cestujúci informuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom výbere.

6. Na žiadosť cestujúceho mu prevádzkujúci letecký dopravca poskytne informácie stanovené v tomto článku v papierovej forme. Prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečí, aby sa voľba, ktorú cestujúci uskutočnil podľa tohto článku, výslovne potvrdila na trvanlivom nosiči.

7. Možnosti stanovené v odseku 1 musia byť jasne zobrazené bez použitia predbežného výberu, predvolených nastavení alebo dodatočnej procedurálnej záťaže, ktoré zvýhodňujú jednu možnosť.“

11. Vkladá sa tento článok:

„Článok 8a

Poukážky

1. Ak má cestujúci nárok na náhradu v súlade s článkom 7 alebo na úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 prvým pododsekom písm. a) alebo článkom 10 ods. 2, letecký dopravca môže cestujúcemu ponúknuť výber poukážky v hodnote zodpovedajúcej aspoň výške úhrady výdavkov alebo splatnej náhrady.

2. Cestujúci nie je povinný prijať poukážku namiesto platby. Prijatie je platné len vtedy, ak cestujúci dal výslovný súhlas na trvanlivom nosiči. Všetky možnosti stanovené v článku 7 ods. 7 a článku 8 ods. 1 prvého pododseku písm. a) musia byť jasne zobrazené bez použitia predbežného výberu, predvolených nastavení alebo dodatočnej procedurálnej záťaže, ktoré zvýhodňujú jednu možnosť.

3. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne cestujúcemu jasným spôsobom na trvanlivom nosiči informácie stanovené v odsekoch 2, 4, 5 a 6 predtým, ako cestujúci uskutoční výber uvedený v odseku 1.

4. Poukážka:

a) je platná najviac 12 mesiacov odo dňa, keď cestujúci prijal poukážku; uvedenú platnosť možno predĺžiť len raz o ďalších najviac 12 mesiacov za predpokladu, že cestujúci a letecký dopravca s týmto predĺžením výslovne súhlasia na trvanlivom nosiči;

b) je použiteľná v celku alebo čiastočne počas jej platnosti na akékoľvek služby leteckého dopravcu vrátane služieb rezervovaných počas platnosti poukážky, ale poskytnutých po uplynutí jej platnosti;

c) je vydaná na trvanlivom nosiči a jasne uvádza jej hodnotu, obdobie platnosti a podmienky používania; ak je jej hodnota vyššia ako platba, na ktorú má cestujúci nárok podľa článku 7, článku 8 ods. 1 prvého pododseku písm. a) alebo článku 10 ods. 2, na poukážke sa to uvedie.

5. Cestujúci a letecký dopravca sa môžu dohodnúť na úplnej alebo čiastočnej platbe kedykoľvek pred uplatnením alebo uplynutím platnosti poukážky, a to aj napriek pôvodnému výberu poukážky cestujúcim.

6. Letecký dopravca automaticky uhradí zostávajúcu sumu príslušnej poukážky bez zbytočného odkladu a v každom prípade najneskôr do siedmich kalendárnych dní:

a) cestujúcemu po skončení jej platnosti, ak poukážka nebola uplatnená; to sa vzťahuje aj na akúkoľvek zostávajúcu sumu príslušnej poukážky v prípade predchádzajúceho čiastočného uplatnenia;

b) cestujúcemu, ak sa cestujúci a letecký dopravca pred uplynutím platnosti poukážky dohodnú na takejto úhrade, alebo

c) osobe, ktorá vybavuje záležitosti zosnulého cestujúceho, v prípade smrti dotknutého cestujúceho na základe žiadosti uvedenej osoby a po predložení príslušnej podpornej dokumentácie na trvanlivom nosiči.“

12. Článok 9 sa nahrádza takto:

„*Článok 9*

Právo na pomoc

1. Ak sa odkazuje na tento článok, cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

a) občerstvenie každé dve hodiny počas čakania;

b) jedlo po troch hodinách a každých päť hodín počas čakania, pričom sa poskytujú maximálne tri jedlá denne;

c) prístup na internet a dva telefonické hovory.

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

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

a) ubytovanie v hoteli;

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

3. Prevádzkujúci letecký dopravca môže svoje povinnosti podľa odseku 1 prvého pododseku písm. a) a b) a odseku 2 splniť prostredníctvom poukážok. Poukážky poskytnuté v súlade s odsekom 1 musí byť možné použiť vo všetkých obchodoch poskytujúcich stravu a občerstvenie na letisku, na ktorom dotknutí cestujúci uviazli, na palube ich letu a, podľa vhodného prípadu, v ubytovaní poskytnutom podľa odseku 2 písm. a). Poukážku na ubytovanie v hoteli poskytnutú v súlade s odsekom 2 písm. a) možno vydať len vtedy, ak prevádzkujúci letecký dopravca vopred rezervoval izbu pre dotknutého cestujúceho.

4. Ak si prevádzkujúci letecký dopravca neplní svoje povinnosti podľa odsekov 1, 2 a 3, dotknutí cestujúci môžu prijať vlastné opatrenia. Letecký dopravca, ktorý prevádzkuje narušený let, uhradí výdavky, ktoré vznikli cestujúcim, do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti o úhradu výdavkov, a to v rozsahu, v akom sú tieto výdavky nevyhnutné, primerané a úmerné dĺžke čakania a nákladom na občerstvenie a stravu v mieste letiska alebo na mieste ubytovania, kde cestujúci uviazli. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, prevádzkujúci letecký dopravca narušeného letu môže predĺžiť uvedenú lehotu na 30 kalendárnych dní.

5. Na všetkých letiskách Únie s komerčnou osobnou dopravou zavedú riadiace orgány letísk opatrenia, ktorými zabezpečia, aby bez ohľadu na dennú dobu, let alebo terminál bola bezplatne k dispozícii pitná voda a nabíjacie stanice pre elektronické zariadenia.

6. Ak bolo narušenie spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a narušeniu by nebolo možné zabrániť ani vtedy, ak by letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia, môže letecký dopravca obmedziť poskytnuté ubytovanie v hoteli v súlade s odsekom 2 písm. a) na maximálne tri noci.

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

13. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Zmena triedy na vyššiu a nižšiu

1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do vyššej triedy prepravy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, nemôže požadovať žiadnu dodatočnú platbu.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do nižšej triedy prepravy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, poskytne do 14 kalendárnych dní od zmeny triedy na nižšiu cestujúcemu automatickú úhradu výdavkov, ktorá je prinajmenšom rovnocenná týmto sumám:

a) 30 % ceny letu v prípade letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 50 % ceny letu v prípade všetkých letov v rámci Únie na vzdialenosť nad 1 500 km s výnimkou letov medzi európskym územím členských štátov a francúzskymi najvzdialenejšími regiónmi, ako aj všetkých ostatných letov na vzdialenosť medzi 1 500 a 3 500 km, alebo

c) 75 % ceny letu v prípade všetkých letov, ktoré nepatria pod písmená a) alebo b), vrátane letov medzi európskym územím členských štátov a najvzdialenejšími regiónmi Francúzska.

3. Ak nie je cena letu uvedená na letenke, úhrada výdavkov uvedená v odseku 2 tohto článku sa vypočíta na základe príslušného pomeru vzdialenosti dotknutého letu k celkovej vzdialenosti, na ktorú sa vzťahuje zmluva o leteckej preprave, vypočítanej podľa článku 7 ods. 5.

4. Cena letu uvedená v tomto článku nezahŕňa dane a poplatky uvedené na letenke, pokiaľ povinnosť uhradiť uvedené dane a poplatky ani ich výška nezávisia od triedy prepravy, do ktorej bola daná letenka zakúpená.

5. Tento článok sa nevzťahuje na doplnkové služby, ako napríklad na konkrétne miesta na sedenie alebo stravu, ktoré sú nezávislé od triedy prepravy a predávajú sa samostatne.“

14. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a

Plány letísk pre nepredvídané udalosti

1. Na letiskách Únie s celkovým ročným objemom prepravy cestujúcich viac ako štyri milióny cestujúcich počas aspoň troch po sebe nasledujúcich rokov riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby bola prevádzka riadiaceho orgánu letiska a poskytovateľov základných letiskových služieb, najmä leteckých dopravcov a poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, koordinovaná pomocou riadneho plánu pre nepredvídané udalosti so zreteľom na prípadné situácie, keď dôjde k viacerým zrušeniam, viacerým meškaniam letov, alebo nastanú obe takéto situácie, a tieto situácie spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku. Plán pre nepredvídané udalosti sa vypracuje na zabezpečenie poskytnutia primeraných informácií a pomoci uviaznutým cestujúcim a obsahuje opatrenia, ktorých cieľom je minimalizovať ich čas čakania a nepohodlie.

2. V plánoch letísk pre nepredvídané udalosti sa zohľadnia osobitné a individuálne potreby cestujúcich uvedené v článku 11.

3. Na vypracovaní plánu pre nepredvídané udalosti sa podieľa najmä výbor užívateľov letiska uvedený v smernici Rady 96/67/ES (*), poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a ďalší poskytovatelia základných letiskových služieb vrátane poskytovateľov osobitnej pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. Plán pre nepredvídané udalosti sa vo vhodných prípadoch vypracuje za účasti príslušných orgánov. Plán pre nepredvídané udalosti obsahuje aj kontaktné údaje osoby alebo osôb, ktoré určili leteckí dopravcovia zúčastňujúci sa na práci výboru užívateľov letiska na to, aby ich na mieste zastupovali v prípade viacerých zrušení, viacerých meškaní letov alebo oboch takýchto situácií. Letecký dopravca zabezpečí, aby každá určená osoba mala v prípade narušenia prostriedky potrebné na pomoc cestujúcim v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z tohto nariadenia.

4. Riadiaci orgán letiska oznamuje plán pre nepredvídané udalosti výboru užívateľov letiska uvedenému v smernici 96/67/ES a na požiadanie aj vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva určenému podľa článku 16 tohto nariadenia. Vnútroštátny orgán presadzovania práva monitoruje dodržiavanie požiadaviek tohto článku riadiacim orgánom letiska.

5. Členský štát môže rozhodnúť, že letisko, ktoré sa nachádza na jeho území a nevzťahuje sa naň odsek 1, má plniť povinnosti stanovené v odsekoch 1 až 4.

6. Na letiskách Únie, ktorých celkový ročný objem prepravy cestujúcich nedosahuje prahovú hodnotu stanovenú v odseku 1 alebo na ktoré sa nevzťahuje rozhodnutie členského štátu podľa odseku 5, vynaloží riadiaci orgán letiska všetko primerané úsilie s cieľom dosiahnuť koordináciu medzi používateľmi letiska a prijať spolu s nimi opatrenia na informovanie uviaznutých cestujúcich v prípade viacerých zrušení, viacerých meškaní letov alebo oboch takýchto situácií, spôsobujúcich uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku.

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

15. Článok 11 sa nahrádza takto:

„*Článok 11*

Cestujúci s osobitnými potrebami

1. Práva osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou stanovené v tomto článku sa nedotýkajú práv, ktoré majú tieto osoby podľa nariadenia (ES) č. 1107/2006.

2. Všetky informácie poskytované cestujúcim podľa tohto nariadenia sa poskytujú v prístupnom formáte.

3. Na účely tohto nariadenia sa za ‚cestujúcich s osobitnými potrebami' považujú tieto kategórie cestujúcich:

a) osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou a tehotné ženy za predpokladu, že prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi boli oznámené ich konkrétne potreby v oblasti pomoci, podľa možnosti v čase rezervácie alebo odbavenia, a najneskôr vtedy, keď je cestujúci informovaný o narušení podľa článku 4 ods. 2, článku 5 ods. 1 alebo článku 6 ods. 1 alebo zmeškaná prípojný let podľa článku 6b ods. 1;

b) deti do dvoch rokov a maloleté osoby bez sprievodu a

c) osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc na základe lekárskeho potvrdenia, pokiaľ im nebol odmietnutý nástup do lietadla z dôvodov bezpečnosti.

Každé oznámenie poskytnuté leteckému dopravcovi v súvislosti s okolnosťami uvedenými v prvom pododseku sa považuje za oznámenie, ktoré sa vzťahuje na všetky cesty na základe zmluvy o leteckej preprave.

4. Každej osobe, ktorá sprevádza osobu uvedenú v odseku 3 alebo sprevádza dieťa v rámci tej istej zmluvy o leteckej preprave, letecký dopravca bezplatne ponúkne možnosť sedieť na sedadle susediacom so sedadlom takejto osoby alebo dieťaťa. Ak sú susediace sedadlá nedostupné, letecký dopravca sa usiluje pomôcť sprevádzajúcej osobe alebo osobám nájsť susediace sedadlá.

5. Pri nástupe do lietadla uprednostnia prevádzkujúci leteckí dopravcovia osoby uvedené v odseku 3 a všetky osoby alebo uznané asistenčné psy, ktoré ich sprevádzajú, ako aj deti v detskom kočíku alebo športovom kočíku s ich sprevádzajúcou osobou.

6. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia zabezpečia bez dodatočných nákladov, aby sa deti do dvoch rokov a deti, ktoré potrebujú detský kočík alebo športový kočík, mohli prepravovať v ich detskom kočíku alebo športovom kočíku až po odletový východ alebo dvere lietadla a aby im bol uvedený detský kočík alebo športový kočík vrátený pri dverách lietadla, pokiaľ neexistujú bezpečnostné, ochranné, kapacitné alebo prevádzkové obmedzenia.

7. Ak riadiaci orgán letiska nesplní svoje povinnosti podľa článkov 7 a 8 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a v dôsledku toho osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou zmeškajú svoj let, prevádzkujúci letecký dopravca je zodpovedný za poskytnutie náhrady, presmerovanie a pomoc uvedeným cestujúcim v súlade s článkami 7, 8 a 9 tohto nariadenia. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne takéto presmerovanie a pomoc aj ich sprevádzajúcej osobe v súlade s podmienkami uvedenými v článku 4 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1107/2006.

Riadiaci orgán letiska uhradí prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi náklady, ktoré uvedenému prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi vznikli v súlade s prvým pododsekom tohto odseku. Komisia do 23. októbra 2027 prijme vykonávací akt v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16h ods. 3, v ktorom stanoví praktické spôsoby uvedenej úhrady. Uvedeným vykonávacím aktom nie sú obmedzené povinnosti leteckého dopravcu v súvislosti s poskytovaním náhrady, presmerovania a pomoci cestujúcim podľa tohto odseku.

8. Ak letecký dopravca alebo jeho splnomocnený zástupca uzavrie zmluvu s osobou konajúcou v mene maloletých osôb bez sprievodu s cieľom poskytnúť týmto maloletým osobám osobitnú pomoc pri ich ceste a v dôsledku neposkytnutia osobitnej pomoci tieto maloleté osoby zmeškajú svoj let, prevádzkujúci letecký dopravca je zodpovedný za poskytovanie náhrady, presmerovania a pomoci týmto maloletým osobám v súlade s článkami 7, 8 a 9.

9. Pri poskytovaní presmerovania a pomoci v súlade s článkami 8 a 9 venuje prevádzkujúci letecký dopravca osobitnú pozornosť potrebám osôb uvedených v odseku 3 tohto článku. Leteckí dopravcovia poskytnú uvedené presmerovanie a pomoc týmto osobám vrátane všetkých osôb alebo uznaných asistenčných psov, ktoré ich sprevádzajú, čo najskôr.

10. Na cestujúcich uvedených v odseku 3 tohto článku, ani na osoby alebo uznané asistenčné psy, ktoré ich sprevádzajú, sa nevzťahuje článok 9 ods. 6.“

16. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 11a

Osobná vec a príručná batožina

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, prevádzkujúci leteckí dopravcovia povolia cestujúcim prepravovať v kabíne osobnú vec bez dodatočných nákladov.

Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, prevádzkujúci leteckí dopravcovia v závislosti od kapacity kabíny lietadla povolia cestujúcim prepravovať jeden kus príručnej batožiny v kabíne.

Vždy, keď sa ponúka alebo uverejňuje letecké cestovné, pred začiatkom procesu rezervácie sa štandardne zobrazí letecké cestovné vrátane jedného kusa príručnej batožiny.

Tento odsek nebráni leteckým dopravcom ani sprostredkovateľom ponúkať komerčne diferencované ponuky cestujúcim, ktorí sa dobrovoľne rozhodnú cestovať bez príručnej batožiny.

2. V prípadoch, keď z osobitných dôvodov, ako sú bezpečnostné či kapacitné dôvody, alebo pre zmenu typu lietadla po vykonaní rezervácie, nie je možné prepraviť v kabíne osobnú vec alebo príručnú batožinu uvedenú v odseku 1, prevádzkujúci letecký dopravca môže pri odbavení alebo pri odletovom východe, podľa vhodného prípadu, požadovať, aby bola nezapísaná batožina prepravená v nákladnom priestore lietadla, avšak bez ďalších nákladov pre cestujúceho.

3. Týmto článkom nie sú ovplyvnené obmedzenia týkajúce sa nezapísanej batožiny stanovené pravidlami Únie, ako sú napríklad tie, ktoré sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 (*) a vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/1998 (**), ani obmedzenia stanovené v medzinárodných pravidlách ochrany a bezpečnosti.

Článok 11b

Palubné lístky

Cestujúcim sa nesmie odmietnuť nástup do lietadla z dôvodu, že použili vlastnú tlačenú verziu digitálne vydaného palubného lístka pod podmienkou, že je vytlačený jasne a strojovo čitateľne. Cestujúcim sa nesmie odmietnuť nástup do lietadla z dôvodu, že nezaplatili dodatočný poplatok za použitie vlastnej tlačenej verzie digitálne vydaného palubného lístka.

Ak leteckí dopravcovia poskytujú digitálne palubné lístky, cestujúci musia mať možnosť získať palubné lístky digitálne pri odbavení bez akejkoľvek ďalšej žiadosti a nie sú povinní mať používateľský účet ani osobitnú aplikáciu na získanie a vytlačenie svojich palubných lístkov.

Leteckí dopravcovia nesmú účtovať dodatočný poplatok za poskytnutie tlačenej verzie palubného lístka cestujúcemu, ak už bol odbavený.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

(**) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

17. Článok 12 sa nahrádza takto:

„*Článok 12*

Ďalšie práva

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

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

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

2. Bez toho, aby boli dotknuté príslušné princípy a pravidlá vnútroštátneho práva vrátane judikatúry, odsek 1 tohto článku sa neuplatňuje na dobrovoľníkoch v súlade s podmienkami stanovenými v článku 4 ods. 2.

3. Ak už bola cestujúcemu vyplatená náhrada alebo úhrada výdavkov podľa právnych predpisov tretej krajiny, suma takejto náhrady alebo úhrady výdavkov sa odpočíta od výšky náhrady alebo úhrady výdavkov poskytovanej podľa tohto nariadenia.“

18. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 12a*

Oprava mien

1. Prevádzkujúci letecký dopravca po prijatí žiadosti predloženej najneskôr 48 hodín pred plánovaným časom odletu opraví pravopisné chyby v mene cestujúceho alebo aktualizuje meno cestujúceho v prípade administratívnej zmeny. Takáto oprava alebo aktualizácia sa vykoná bezplatne aspoň raz a nepredstavuje dôvod na odmietnutie nástupu do lietadla v súlade s článkom 4.

2. Žiadosť uvedenú v odseku 1 môže podať:

a) cestujúci v súvislosti so svojím menom alebo v mene iného cestujúceho, ktorého letenka je súčasťou tej istej zmluvy o leteckej preprave ako letenka cestujúceho, ktorý podáva žiadosť;

b) sprostredkovateľ v súvislosti s menom cestujúceho, pre ktorého sprostredkovateľ vykonal rezerváciu.

3. Oprava alebo aktualizácia vykonaná podľa odseku 1 nesmie predstavovať prevod letenky z cestujúceho na inú osobu.“

19. Článok 13 sa nahrádza takto:

„*Článok 13*

Právo na nápravu

Ak prevádzkujúci letecký dopravca vyplatil náhradu alebo si splnil iné povinnosti, ktoré sú mu uložené podľa tohto nariadenia, nemožno žiadne ustanovenie tohto nariadenia ani vnútroštátneho práva vykladať ako ustanovenie, ktoré obmedzuje jeho právo žiadať v súlade s príslušným právom Únie alebo vnútroštátnym právom náhradu od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán. Toto nariadenie najmä nesmie v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu požadovať náhradu alebo uhradenie nákladov od letiska alebo od inej tretej osoby, s ktorou prevádzkujúci letecký dopravca uzatvoril zmluvu.“

20. Článok 14 sa nahrádza takto:

„*Článok 14*

Povinnosti informovať cestujúcich

1. Prevádzkujúci letecký dopravca a sprostredkovateľ na svojom webovom sídle a vo svojej mobilnej aplikácii umiestni informačné oznámenie, v ktorom sa uvádzajú práva podľa tohto nariadenia, vrátane informácií o postupe vybavovania sťažností. Na splnenie uvedenej požiadavky môže prevádzkujúci letecký dopravca a sprostredkovateľ použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia, ktoré vypracovala a verejnosti sprístupnila Komisia vo všetkých úradných jazykoch Únie.

2. Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia informujú cestujúcich v rámci ponuky leteniek na let alebo prípojné lety a pred nákupom leteniek na takéto lety o:

a) druhu ponúkanej letenky alebo leteniek, a najmä o tom, či sa na letenku alebo letenky vzťahuje jedna zmluva o leteckej preprave alebo kombinácia samostatných zmlúv o leteckej preprave;

b) právach a povinnostiach cestujúceho, prevádzkujúceho leteckého dopravcu a sprostredkovateľa podľa tohto nariadenia, ktoré sú pripojené k zmluve o leteckej preprave a obsahujú aj informácie o postupoch vybavovania sťažností a úhrady výdavkov;

c) lehote, v ktorej môže cestujúci požiadať o opravu mena, ako sa uvádza v článku 12a, a o príslušnom postupe;

d) podmienkach zmluvy o leteckej preprave;

e) postupe vyzdvihnutia osobných vecí alebo príručnej batožiny zabudnutých v kabíne; uvedené informácie obsahujú elektronické kontaktné údaje, príslušné formuláre a všetky ostatné relevantné údaje potrebné na to, aby cestujúci mohol podať žiadosť, a

f) kontaktné údaje na pomoc a podporu v prípade narušenia.

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

4. Riadiaci orgán letiska alebo v relevantných prípadoch prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečí, aby na odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích zariadení) a pri odletovom východe bol jasným spôsobom umiestnený tento text: ‚Ak vám bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ak bol váš let zrušený, alebo ak meška najmenej dve hodiny pri odlete alebo ak meška viac ako tri hodiny pri prílete na vaše konečné miesto určenia, vyžiadajte si pri odbavovacom pulte alebo pri odletovom východe informačné oznámenie o vašich právach, najmä v oblasti úhrady nákladov alebo presmerovania, pomoci a prípadnej náhrady.‘ Tento text sa zobrazuje prinajmenšom v jazyku alebo jazykoch miesta, kde sa nachádza letisko, a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. Riadiaci orgán letiska zároveň zabezpečí, aby bol na odbavovacích pultoch vedľa uvedeného textu umiestnený QR kód alebo akýkoľvek iný digitálny prostriedok prístupu k mobilnej aplikácii Komisie týkajúcej sa práv cestujúcich a obsahujúcej zhrnutie tohto nariadenia. Riadiace orgány letiska na tento účel spolupracujú s prevádzkujúcimi leteckými dopravcami.

5. Po zakúpení leteniek prevádzkujúci leteckí dopravcovia bez zbytočného odkladu poskytnú cestujúcim informácie stanovené v odseku 2 na trvanlivom nosiči.

6. Leteckí dopravcovia a v relevantných prípadoch sprostredkovatelia poskytujú informácie podľa tohto článku v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni.

7. Informácie, korešpondencia alebo výmena formulárov alebo dokumentov s cestujúcimi podľa tohto nariadenia vrátane komunikácie uvedenej v článku 7 ods. 4 a ponuky výberov alebo dohôd v súlade s článkom 4, 5, 6b, 7, 8 alebo 8a, musia byť ľahko dostupné a musia sa poskytovať jasným a jednoznačným spôsobom. Ak sa informácie, korešpondencia, formuláre alebo dokumenty poskytujú elektronicky, leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia ich poskytnú na trvanlivom nosiči a uvedú dátum a čas.

Na takéto účely leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia zabezpečia, aby cestujúci nemusel mať používateľský účet alebo osobitnú aplikáciu ako podmienku sprístupnenia alebo prijímania informácií, korešpondencie, formulárov alebo dokumentov podľa tohto nariadenia vrátane palubných lístkov, s výnimkou informácií a dokumentov týkajúcich sa záležitostí, ako sú programy pre častých cestujúcich alebo iné obchodné programy ponúkané leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom.

Dôkazné bremeno, pokiaľ ide o určenie, či a kedy poskytli cestujúcim potrebné informácie, korešpondenciu, formuláre alebo dokumenty vrátane komunikácie uvedenej v článku 7 ods. 4 a palubných lístkov alebo ponúk na výber alebo dohôd v súlade s článkom 4, 5, 6b, 7, 8 alebo 8a, nesú leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia.

Na účely tohto nariadenia musia všetky prostriedky komunikácie umožňovať cestujúcemu rýchlo a bezplatne sa spojiť a účinne komunikovať s leteckým dopravcom a sprostredkovateľom.“

21. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 15a*

Sťažnosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi

1. Každý letecký dopravca a sprostredkovateľ zavedie vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti mechanizmus vybavovania sťažností týkajúcich sa práv a povinností podľa tohto nariadenia.

2. Cestujúci môžu prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1 podať ktorémukoľvek leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi sťažnosť týkajúcu sa jeho príslušnej oblasti zodpovednosti. Takáto sťažnosť sa musí podať do 12 mesiacov odo dňa, keď sa let uskutočnil alebo sa mal uskutočniť, alebo do troch mesiacov od podania žiadosti o náhradu, podľa toho, čo nastane neskôr.

Adresát potvrdí cestujúcemu prijatie sťažnosti do siedmich pracovných dní od jej doručenia. Do jedného mesiaca od doručenia sťažnosti adresát buď poskytne odpoveď s uvedením dôvodov alebo v riadne opodstatnených prípadoch informuje cestujúceho, že konečnú odpoveď dostane v lehote kratšej než dva mesiace od dátumu doručenia sťažnosti.

Konečná odpoveď obsahuje aj príslušné kontaktné údaje subjektu alebo subjektov zodpovedných za vybavovanie sťažností podľa tohto nariadenia. Túto povinnosť možno splniť tak, že sa cestujúci odkáže na zoznam orgánov na vybavovanie sťažností, ktorý poskytla Komisia.

3. Dôkazné bremeno, pokiaľ ide o poskytnutie požadovaných informácií cestujúcim, nesie letecký dopravca a sprostredkovateľ.“

22. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 16h*

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“

23. Článok 17 sa nahrádza takto:

„*Článok 17*

Preskúmanie a predkladanie správ

1. Komisia do 23. októbra 2031 a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu v súvislosti so zoznamom mimoriadnych okolností uvedeným v prílohe, týkajúcu sa udalostí, ktoré počas rokov predchádzajúcich každej správe ovplyvnili včasné a účinné prevádzkovanie letov.

2. Komisia do 23. októbra 2031 a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní, presadzovaní a výsledkoch tohto nariadenia. Komisia do správy zahrnie informácie o zvýšenej ochrane cestujúcich v leteckej doprave, pokiaľ ide o lety do a z tretích krajín prevádzkované dopravcami z tretích krajín.

V uvedenej správe sa uvedie aj preskúmanie prahových hodnôt a súm stanovených v tomto nariadení, pričom sa okrem iného zohľadní vývoj leteckého cestovného, miera inflácie a štatistiky odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení, meškaní a zmeškaných prípojných letov, ktoré možno pripísať leteckým dopravcom, ako aj štatistiky o zmene triedy na nižšiu triedu počas predchádzajúcich piatich rokov.

V správe podľa prvého pododseku Komisia tiež posúdi:

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

b) či je realizovateľná pokročilejšia automatizácia žiadostí o náhradu alebo platieb náhrady v prípade meškania.

3. K uvedeným správam sa v prípade potreby pripoja legislatívne návrhy.“

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

Článok 2

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

1. V článku 2 sa odsek 1 mení takto:

a) písmeno b) sa nahrádza takto:

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

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

b) dopĺňajú sa tieto písmená:

„h) ‚mobilná pomôcka‘ znamená akékoľvek zariadenie, ktoré je určené na pomoc pri mobilite osôb so zdravotným postihnutím alebo osôb so zníženou pohyblivosťou v zmysle článku 2 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 (*);

i) ‚uznaný asistenčný pes' znamená psa so špeciálnym výcvikom na zvýšenie nezávislosti a samostatnosti osôb so zdravotným postihnutím, ktorý je úradne uznaný v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi, ak takéto predpisy existujú;

j) ‚prístupný formát' znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám vrátane umožnenia rovnako reálneho a pohodlného prístupu takejto osobe, aký má osoba bez akejkoľvek poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s príslušnými právnymi predpismi, najmä smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 (**);

k) ‚sprostredkovateľ' znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu inú ako letecký dopravca, ktorá na účely súvisiace s jej obchodnou, podnikateľskou alebo profesijnou činnosťou koná v mene leteckého dopravcu alebo cestujúceho na účely uzatvorenia zmluvy o preprave.

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

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

2. Článok 3 sa nahrádza takto:

„*Článok 3*

1. Zodpovednosť leteckého dopravcu Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru relevantnými pre takú zodpovednosť. To zahŕňa aj zodpovednosť leteckého dopravcu Únie týkajúcu sa meškaní cestujúcich alebo batožiny.

2. Povinnosťou mať poistenie stanovenou v článku 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 (*) a článku 11 nariadenia (ES) č. 1008/2008, pokiaľ sa vzťahuje na zodpovednosť za cestujúcich, sa rozumie požiadavka, aby bol letecký dopravca Únie poistený do úrovne, ktorá zabezpečí, že všetky osoby oprávnené na kompenzáciu dostanú náhradu v plnej výške, na ktorú majú nárok v súlade s týmto nariadením.

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

3. Článok 3a sa nahrádza takto:

„*Článok 3a*

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

4. Článok 5 sa nahrádza takto:

„*Článok 5*

1. Letecký dopravca Únie v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich bezodkladne, a v každom prípade najneskôr do 15 dní po určení totožnosti fyzickej osoby oprávnenej na kompenzáciu, zaplatí preddavky potrebné na zabezpečenie bezprostredných ekonomických potrieb, a to primerane k vzniknutým ťažkostiam.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1 tohto článku, je výška preddavku na cestujúceho v prípade jeho smrti aspoň 16 % minimálnej sumy zodpovednosti stanovenej podľa článku 21 ods. 1 Montrealského dohovoru a Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

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

5. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetci leteckí dopravcovia ponúkajúci v Únii leteckú prepravu musia cestujúcim jasným a prístupným spôsobom poskytnúť komplexné informácie o príslušných postupoch, ktoré treba dodržať v prípade straty, meškania alebo poškodenia batožiny. Leteckí dopravcovia musia zabezpečiť, aby mali cestujúci na všetkých predajných miestach vrátane predaja cez telefón alebo internet k dispozícii súhrnné informácie o hlavných ustanoveniach, ktorými sa riadi zodpovednosť za cestujúcich a ich batožinu, vrátane lehôt na podanie žalôb o náhradu škody a možnosti podania osobitného vyhlásenia o záujme. Aby bola splnená táto požiadavka na informácie, leteckí dopravcovia Únie použijú oznámenie uvedené v prílohe. Tieto súhrnné informácie alebo oznámenie sa nemôžu použiť ako základ nároku na kompenzáciu, ani na výklad ustanovení tohto nariadenia alebo Montrealského dohovoru.“;

b) v odseku 2 sa dopĺňa táto zarážka:

„— práve bezplatne podať osobitné vyhlásenie o záujme týkajúce sa hodnoty ich mobilnej pomôcky, ak je cestujúci osobou so zdravotným postihnutím alebo osobou so zníženou pohyblivosťou.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

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

d) dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Všetci leteckí dopravcovia vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach a riadiace orgány letísk na všetkých letiskách Únie s komerčnou osobnou dopravou v priestoroch na výdaj batožiny poskytnú formulár, ktorý cestujúcemu umožní okamžite podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny online alebo v papierovej forme.

Formulár, ktorý majú cestujúcim poskytnúť riadiace orgány letiska, je jednotný formulár. Cestujúci majú právo podať svoju sťažnosť leteckým dopravcom prostredníctvom tohto jednotného formulára. Leteckí dopravcovia môžu cestujúcim poskytnúť vlastný formulár na svojich webových sídlach, vo svojich mobilných aplikáciách alebo v papierovej podobe, ak takýto formulár ponúka v prístupnom formáte možnosť výberu a informácie stanovené v jednotnom formulári a je dostupný aspoň v jazyku rezervácie.

Dátum podania uvedeného formulára považuje letecký dopravca za dátum podania sťažnosti podľa článku 31 ods. 2 a 3 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak letecký dopravca požiada neskôr o ďalšie informácie. Tento odsek nemá vplyv na právo cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách stanovených v Montrealskom dohovore.

5. S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie odseku 4 tohto článku prijme Komisia vykonávací akt, ktorým stanoví jednotný formulár. Tento jednotný formulár sa stanoví v prístupnom formáte. Komisia sprístupní jednotný formulár na svojom webovom sídle vo všetkých úradných jazykoch Únie. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 6d ods. 2.

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

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

6. Vkladajú sa tieto články:

„*Článok 6a*

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

2. S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie odseku 1 tohto článku prijme Komisia vykonávací akt, ktorým stanoví formulár osobitného vyhlásenia o záujme. Uvedený formulár sa stanoví vo formáte, ktorý je prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 6d ods. 2.

Cestujúci majú právo predložiť svoje osobitné vyhlásenie o záujme leteckým dopravcom prostredníctvom uvedeného formulára. Leteckí dopravcovia môžu cestujúcim poskytnúť vlastný formulár na svojich webových sídlach, vo svojich mobilných aplikáciách alebo v papierovej podobe, ak takýto formulár ponúka v prístupnom formáte možnosť výberu a informácie stanovené vo formulári stanovenom Komisiou a je dostupný aspoň v jazyku rezervácie.

Sprostredkovatelia pri predaji leteckej prepravy v mene leteckého dopravcu Únie informujú dotknutých cestujúcich o ich právach a ponúkajú im možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to v čase rezervácie a súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006. Uvedené osobitné vyhlásenie o záujme sa podáva za rovnakých podmienok, ako sú podmienky stanovené v prvom pododseku tohto odseku. Sprostredkovateľ postúpi toto vyhlásenie čo najskôr leteckému dopravcovi Únie.

3. Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu pri preprave zapísanej mobilnej pomôcky, alebo v prípade smrti alebo zranenia uznaného asistenčného psa je letecký dopravca Únie povinný zaplatiť sumu neprekračujúcu sumu, ktorú uviedol cestujúci, pokiaľ nepreukáže, že nárokovaná suma je vyššia než skutočný záujem osoby na dodaní v mieste určenia.

4. Ak sa uplatňuje odsek 3 tohto článku a bez toho, aby boli dotknuté články 7 a 8 a štvrtý odsek prílohy I k nariadeniu (ES) č. 1107/2006, leteckí dopravcovia Únie urýchlene vynaložia všetko primerané úsilie na to, aby okamžite poskytli potrebné dočasné náhrady za zapísané mobilné pomôcky a dočasné riešenie na nahradenie uznaných asistenčných psov. Osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou sa povoľuje ponechať si túto dočasnú náhradu bezplatne dovtedy, kým sa nevyplatí náhrada uvedená v odseku 3, alebo kým leteckí dopravcovia Únie nenahradia právnickým alebo fyzickým osobám náklady na potrebnú dočasnú náhradu mobilnej pomôcky alebo uznaného asistenčného psa.

5. Súlad s odsekom 4 nepredstavuje uznanie zodpovednosti leteckého dopravcu Únie.

Článok 6b

Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, všetci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie alebo v rámci Únie v čase rezervácie, ako aj vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach jasne a v prístupnom formáte uvedú, a leteckí dopravcovia okrem toho na požiadanie sprístupnia na letisku (vrátane priestorov samoobslužných odbavovacích zariadení) tieto informácie:

— rozmery a hmotnosť maximálnej povolenej batožiny, ktorú si cestujúci môžu vziať so sebou do kabíny, ako aj ktorú si môžu uložiť do nákladného priestoru lietadla, a to podľa príslušnej triedy prepravy pre každý let uvedený na rezervácii cestujúceho,

— akékoľvek obmedzenia počtu kusov, ktoré sa uplatnia v rámci stanovenej maximálnej povolenej batožiny,

— podmienky, za ktorých sa v kabíne pre cestujúcich alebo nákladnom priestore lietadla prepravujú krehké alebo cenné predmety, napríklad hudobné nástroje, športová výstroj, detské kočíky a detské sedačky,

— akékoľvek prípadné dodatočné poplatky za prepravu zapísanej a nezapísanej batožiny vrátane hudobných nástrojov uvedených v článku 6c,

— osobitné dôvody, ktoré môžu brániť preprave nezapísanej batožiny v kabíne.

Článok 6c

1. Letecký dopravca Únie povolí cestujúcemu prepravovať v kabíne pre cestujúcich hudobný nástroj, ak sú dodržané príslušné pravidlá v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti, ako aj technické špecifikácie a obmedzenia dotknutého lietadla. Hudobné nástroje sa prijímajú na prepravu v kabíne lietadla za podmienky, že sa môžu bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho. Hudobné nástroje sú súčasťou povolenej nezapísanej batožiny cestujúceho. Letecký dopravca môže cestujúcim umožniť, aby okrem tejto povolenej batožiny mali pri sebe aj ďalší kus príručnej batožiny, ktorá môže podliehať dodatočným poplatkom.

2. Pod podmienkou dodržania pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany a bezpečnosti, ak je hudobný nástroj príliš veľký na to, aby ho bolo možné bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho, môže letecký dopravca požadovať zaplatenie tarifnej ceny druhej letenky, ak sa tento hudobný nástroj prepravuje ako nezapísaná batožina na druhom sedadle. Takáto tarifná cena druhej letenky nepodlieha plateniu daní uvedených v článku 23 ods. 1 písm. b), c) a d) nariadenia (ES) č. 1008/2008. Cestujúci a hudobný nástroj musia byť na susediacich sedadlách, pričom hudobný nástroj musí byť umiestnený na sedadle pri okne. Hudobné nástroje sa na požiadanie prepravujú vo vykurovanej časti nákladného priestoru lietadla, ak je k dispozícii, a to pod podmienkou dodržania príslušných bezpečnostných pravidiel, priestorových obmedzení a technických špecifikácií dotknutého lietadla.

Článok 6d

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“

7. Článok 7 sa nahrádza takto:

„*Článok 7*

Komisia podá do 23. októbra 2031 Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia.

V prípade potreby sa k správe pripojí legislatívny návrh.“

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

Článok 3

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

Uplatňuje sa od 23. októbra 2027.

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

V Štrasburgu 16. septembra 2026

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda*
R. METSOLA	T. BYRNE

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA

Nevyčerpávajúci zoznam okolností, ktoré sa považujú za mimoriadne okolnosti

Za mimoriadne okolnosti sa považujú:

1. okolnosti, ktoré nevyplývajú z prevádzky lietadla:

   a) prírodné katastrofy, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

   b) ekologické katastrofy, ktoré nespôsobil prevádzkujúci letecký dopravca a ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

   c) meteorologické podmienky alebo poškodenie lietadla spôsobené meteorologickými udalosťami, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

   d) vojna alebo povstanie, ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

   e) závažné cezhraničné ohrozenie zdravia, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti článku 2 ods. 1 alebo 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2371 (*) a ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

2. incidenty súvisiace s cestujúcim:

   a) incidenty súvisiace s cestujúcim s neprimeraným správaním v zmysle Montrealského protokolu z roku 2014, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu, ktoré si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu alebo ktoré spôsobia meškanie odletu, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca nezapríčinil takéto správanie;

   b) zdravotné riziká alebo núdzové zdravotné situácie, ktoré boli zistené krátko pred odletom alebo si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu;

3. iné udalosti:

   a) poškodenie spôsobené sabotážou alebo teroristickými činmi, ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

   b) bezpečnostné riziká alebo poškodenie spôsobené inými protiprávnymi činmi, ktoré sú nezlučiteľné s bezpečným vykonaním letu, ak je situácia mimo skutočnej kontroly prevádzkujúceho leteckého dopravcu;

   c) skryté výrobné alebo konštrukčné chyby odhalené výrobcom alebo príslušným orgánom, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

   d) obmedzenia v oblasti manažmentu letovej prevádzky alebo kapacity letiska, alebo uzavretie vzdušného priestoru vrátane uzavretia vzletovej a pristávacej dráhy orgánmi, ak udalosť vyplýva z rozhodnutia, ktoré bolo mimo skutočnej kontroly prevádzkujúceho leteckého dopravcu;

   e) čiastočné alebo úplné neplánované uzavretie letiska vrátane všeobecnej poruchy systému letiska, výpadok elektrickej energie, zlyhanie elektronickej komunikačnej siete alebo aktivácia plánu pre nepredvídané udalosti riadiacim orgánom letiska, ktoré sú nezlučiteľné s plánovaným a bezpečným vykonaním letu;

   f) všeobecné zlyhanie systému dopĺňania paliva, ak situácia nie je neoddeliteľne spojená s prevádzkou lietadla a je mimo skutočnej kontroly prevádzkujúceho leteckého dopravcu;

g) štrajky u poskytovateľov základných služieb, ako sú riadiaci orgán letiska, poskytovatelia leteckých navigačných služieb alebo poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, ktorých si leteckí dopravcovia fakticky nevyberajú v zmysle smernice 96/67/ES, ak sú tieto štrajky mimo skutočnej kontroly prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo skupiny spoločností, do ktorej tento letecký dopravca patrí;

h) štrajky u prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ak tieto štrajky vyplývajú z požiadaviek, ktoré môžu uspokojiť len orgány verejnej moci, a preto sú mimo skutočnej kontroly prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo skupiny spoločností, do ktorej tento letecký dopravca patrí;

i) poškodenie lietadla v čase, keď sa nachádza na zemi alebo vo vzduchu, spôsobené tretími stranami, za ktoré letecký dopravca nie je zodpovedný, zvieratami alebo cudzími predmetmi, ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;

j) kontaminovaná vzletová a pristávacia dráha na letisku, ktorá nie je zlučiteľná s bezpečným vykonaním letu, ak kontaminácia nepochádza od daného leteckého dopravcu;

k) závažné zdravotné riziká alebo núdzové zdravotné situácie člena posádky po odlete, ktoré si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu;

l) prevádzkové nedostatky poskytovateľov základných letiskových služieb, ako sú riadiaci orgán letiska, poskytovatelia leteckých navigačných služieb a poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, ktorých si leteckí dopravcovia fakticky nevyberajú v zmysle smernice 96/67/ES, ak prevádzkujúci letecký dopravca nemohol uplatňovať skutočnú kontrolu nad daným poskytovateľom základných služieb.

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

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA

Informačné oznámenie podľa článku 6

INFORMAČNÉ OZNÁMENIE O ZODPOVEDNOSTI LETECKÉHO DOPRAVCU ZA CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINU

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

KOMPENZÁCIA V PRÍPADE SMRTI ALEBO ZRANENIA

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

Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 Montrealského dohovoru o oslobodení leteckého dopravcu, v prípade škôd do výšky limitu podľa článku 21 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru ([1]) sa letecký dopravca nemôže zbaviť svojej zodpovednosti ani ju obmedziť. Letecký dopravca nie je zodpovedný nad uvedenú sumu, ak preukáže, že:

— škoda nevznikla v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu alebo opomenutia leteckého dopravcu alebo jeho zamestnancov či zástupcov, alebo

— škoda vznikla výlučne v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu alebo opomenutia tretej strany.

PREDDAVKY

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

MEŠKANIE SPÔSOBENÉ CESTUJÚCEMU

V prípade meškania pri preprave cestujúceho je letecký dopravca zodpovedný za škodu, pokiaľ neprijal všetky primerané opatrenia, aby sa škode zabránilo, alebo pokiaľ takéto opatrenia nebolo možné prijať. Zodpovednosť za meškanie pri preprave cestujúceho je obmedzená limitom stanoveným v článku 22 ods. 1 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru ([3]).

MEŠKANIE BATOŽINY

V prípade meškania batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škodu do výšky limitu stanoveného v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru ([4]), pričom limit kompenzácie sa vzťahuje na cestujúceho, a nie na kus zapísanej batožiny. Letecký dopravca nie je zodpovedný, ak prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil škode vyplývajúcej z meškania batožiny, alebo ak takéto opatrenia nebolo možné prijať.

([1]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného limitu v miestnej mene.
([2]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného preddavku v miestnej mene.
([3]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného limitu v miestnej mene.
([4]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného limitu v miestnej mene.

ZNIČENIE, STRATA ALEBO POŠKODENIE BATOŽINY

Letecký dopravca je zodpovedný za škodu do výšky limitu stanoveného v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru ([5]), pričom limit kompenzácie sa uplatňuje na cestujúceho, a nie na kus batožiny.

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

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

VYŠŠIE LIMITY PRE BATOŽINU

Vyššie limity zodpovednosti sa môžu uplatniť vtedy, keď cestujúci najneskôr pri odbavení podal osobitné vyhlásenie o záujme a zaplatil dodatočný poplatok, ak bol požadovaný. Takýto dodatočný poplatok vychádza zo sadzby spojenej s dodatočnými nákladmi, ktoré vzniknú pri preprave a poistení dotknutej batožiny nad výšku limitu zodpovednosti stanoveného v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru ([6]). Sadzba sa na požiadanie sprístupní cestujúcim.

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

OSLOBODENIE OD ZODPOVEDNOSTI

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

LEHOTY NA PODANIE SŤAŽNOSTI TÝKAJÚCEJ SA BATOŽINY

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

ZODPOVEDNOSŤ ZMLUVNÝCH A SKUTOČNÝCH DOPRAVCOV

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

([5]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného limitu v miestnej mene.
([6]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného limitu v miestnej mene.

LEHOTA TÝKAJÚCA SA UPLATNENIA NÁROKU NA SÚDE

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

ZNIČENIE, STRATA, POŠKODENIE ALEBO MEŠKANIE MOBILNÝCH POMÔCOK

Letecký dopravca je zodpovedný za zničenie, stratu, poškodenie alebo meškanie mobilnej pomôcky do výšky limitu stanoveného v článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru ([7]), pričom limit kompenzácie sa uplatňuje na cestujúceho, a nie na kus batožiny.

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

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

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

ZÁKLAD PRE INFORMÁCIE

Základom pre pravidlá uvedené vyššie je Montrealský dohovor z 28. mája 1999, ktorý je v Únii vykonávaný nariadením (ES) č. 2027/97 (zmeneným nariadením (ES) č. 889/2002 a nariadením (EÚ) 2026/2202) a v členských štátoch ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.“

([7]) Letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu daného limitu v miestnej mene.