Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/2202

2.10.2026

UREDBA (EU) 2026/2202 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 16. septembra 2026

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril spravni odbor 15. junija 2026 ([2]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([3]) in Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 ([4]) sta pomembno prispevali k zaščiti pravic letalskih potnikov, kadar so njihovi potovalni načrti moteni zaradi zavrnitve vkrcanja, velikih zamud, odpovedi leta ali neustreznega ravnanja s prtljago.

(2) Zakonodajalec Unije potrjuje cilje, izražene v uvodnih izjavah 1 in 4 izvirne različice Uredbe (ES) št. 261/2004, zakonodaje Unije na področju zračnega prevoza, in sicer zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov, na splošno v celoti upoštevanje zahtev o varstvu potrošnikov v skladu s členom 38 Listine o temeljnih pravicah Evropske unije ter zvišanje standardov varstva, ki jih določa navedena uredba, pri čemer se zagotovi uravnotežen pristop, ki bo omogočal povezljivost in konkurenčnost letalskih prevoznikov Unije. Da bi se ti cilji dosegli, ta uredba krepi pravice letalskih potnikov z izboljšanjem pravne varnosti za letalske potnike in letalske prevoznike ob upoštevanju obsežne sodne prakse Sodišča Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Sodišče), ki se nanaša na razlago izvirne različice Uredbe (ES) št. 261/2004, kakor tudi z zagotavljanjem, da letalski prevozniki na liberaliziranem trgu delujejo pod usklajenimi pogoji. Hkrati to pomeni, da bi bilo treba okrepiti standarde varstva, določene z Uredbo (ES) št. 261/2004. Zato je treba uresničiti pravice letalskih potnikov, kot so zaščitene z uredbama (ES) št. 261/2004 in (ES) št. 2027/97, ter poskrbeti za učinkovitejšo ter uspešnejšo in doslednejšo uporabo teh pravic v Uniji, pri tem pa upoštevati interese letalskih prevoznikov ter še naprej ohranjati ravnotežje med interesi letalskih potnikov in interesi letalskih prevoznikov.

([1]) UL C 327, 12.11.2013, str. 115.
([2]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 5. februarja 2014 (UL C 93, 24.3.2017, str. 336) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 29. septembra 2025 (UL C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Stališče Evropskega parlamenta z dne 21. januarja 2026 (UL C, C/2026/3701, 5.8.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 7. julija 2026 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 13. julija 2026.
([3]) Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL L 46, 17.2.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).
([4]) Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL L 285, 17.10.1997, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(3) Vendar pa so številne pomanjkljivosti, ki so bile odkrite med izvajanjem pravic na podlagi uredb (ES) št. 261/2004 in (ES) št. 2027/97, onemogočale izkoriščanje celotnega potenciala teh pravic v smislu uresničevanja varstva potnikov. Za zagotovitev učinkovitejše, uspešnejše in doslednejše uporabe pravic letalskih potnikov po vsej Uniji so potrebne številne prilagoditve trenutnega pravnega okvira. To je bilo poudarjeno v poročilu Komisije z dne 27. oktobra 2010 z naslovom „Poročilo o državljanstvu EU iz leta 2010 Odpravljanje ovir za pravice državljanov EU“, v katerem je Komisija napovedala ukrepe, s katerimi bo zagotovila niz skupnih pravic, predvsem za letalske potnike, in njihovo ustrezno uveljavljanje.

(4) Za potnike, ki potujejo na letu, za katerega veljajo obveznosti javne službe, bodisi po polni bodisi po znižani prevoznini, bi morale na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 veljati enake pravice.

(5) Za povečanje pravne varnosti za letalske prevoznike in potnike je potrebna opredelitev pojma „izredne razmere“. Pojem „izredne razmere“ bi se moral zlasti in v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča nanašati na dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta letalski prevoznik dejansko ne more vplivati. Navedena pogoja sta kumulativna. Zaradi večje jasnosti in predvidljivosti bi bilo treba določiti tudi neizčrpen seznam dogodkov, za katere bi bilo treba v skladu s sodno prakso Sodišča šteti, da izpolnjujejo navedene pogoje. Komisija bi morala vsakih pet let pregledati seznam izrednih razmer ter po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predlagati posodobitev tega seznama. Da bi se dogodek lahko uveljavljal kot izredne razmere, mora izpolnjevati vse elemente s seznama. Kadar se dogodek, ki ni vključen na seznam, uveljavlja kot izredne razmere, bi bilo treba izpolnjevanje zgoraj navedenih kumulativnih pogojev oceniti za vsak primer posebej. Nastanek izrednih razmer in sklicevanje nanje s strani letalskega prevoznika v zvezi z motnjo na določenem letu ne zadostujeta za to, da bi bil letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine iz člena 7 Uredbe (ES) št. 261/2004. Do take izjeme bi moralo priti le, kadar letalski prevoznik dokaže tudi, da so izredne razmere povzročile motnjo in da se ji ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi sprejel vse razumne ukrepe.

(6) Kadar se letalski prevoznik sklicuje na izredne razmere, bi bilo treba potniku zagotoviti jasno in utemeljeno pojasnilo o teh izrednih razmerah. To pojasnilo bi moralo biti namenjeno jasnemu in preglednemu obveščanju potnika o okoliščinah, ki povzročajo motnje. V zvezi s tem bi morale biti zagotovljene informacije specifične za določeno motnjo, do katere je prišlo pri letu potnikov. Letalski prevozniki bi morali te informacije zagotoviti jedrnato in v preprostem jeziku, ki je potnikom zlahka razumljiv, pri čemer bi se morali izogibati sektorskemu in pravnemu žargonu. To pojasnilo bi se moralo uporabljati le kot informacija za potnika in bi ga bilo treba jasno razlikovati od dokaza, ki bi ga letalski prevozniki morda morali predložiti nacionalnim izvršilnim organom, drugim organom ali sodiščem.

(7) V sodbi v zadevi C-173/07 (*Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel*) ([5]) o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da pojem „let“ v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004 ni bil opredeljen, vendar ga je Sodišče razlagalo, kot da ga v bistvu sestavlja zračni prevoz kot „enota“ takega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svoj načrt poti. Za preprečitev negotovosti in ob upoštevanju pridobljenih izkušenj bi bilo treba zdaj jasno opredeliti pojem „let“ ter z njim povezana pojma „povezovalni let“ in „pot“.

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

(8) V sodbi v zadevi C-537/17 (*Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*) ([6]) o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da se je Uredba (ES) št. 261/2004 uporabljala za del vsakega leta, ki je bil del ene poti v okviru področja uporabe te uredbe, ne glede na to, kje je bil let opravljen, vključno z leti, ki so bili v celoti opravljeni zunaj Unije. Kadar je začetno mesto odhoda na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, ali kadar je dejanski letalski prevoznik dejanski letalski prevoznik Unije ter kadar je končni namembni kraj poti na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, bi bilo treba uporabljati to uredbo.

(9) Vozovnice izda ali odobri dejanski letalski prevoznik po sklenitvi pogodbe o zračnem prevozu s potnikom. Vozovnice bi morale biti prepoznavne z enotno številko vozovnice in vsebovati edinstveno referenco v zvezi z enotno pogodbo o zračnem prevozu, izdano ob rezervaciji. Zajemati bi morale en let ali povezovalni let, brez upoštevanja vmesnih postankov za tehnične in operativne namene. Vozovnice bi morale vsebovati več informacij o zadevnem letu ali zadevnem povezovalnem letu, kot so datum leta, letališči odhoda in prihoda, predvideni čas odhoda in prihoda, ime in priimek potnika, številka leta ter ime dejanskega letalskega prevoznika.

(10) Potniki bi morali imeti možnost, da se pri ogledu ponudb letalskih prevoznin ozaveščeno odločijo in ugotovijo, ali se zaščita, ki jo zagotavlja Uredba (ES) št. 261/2004, v celoti uporablja med povratnim potovanjem v Unijo in iz nje. Zato bi bilo treba sprejeti ustrezne določbe za prostovoljno „oznako Unije o pravicah letalskih potnikov“. Uporaba te oznake bi morala ostati prostovoljna za letalske prevoznike in posrednike, kadar prikazujejo različne možnosti leta, razen kadar se od letalskega prevoznika ali posrednika zahteva, da jo uporablja na podlagi pogojev poslovnega sporazuma z dejanskim letalskim prevoznikom.

(11) V sodbi v zadevi C-22/11 (*Finnair Oyj/Timy Lassooy*) ([7]) o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 je Sodišče razsodilo, da je treba pojem „zavrnitev vkrcanja“ razlagati tako, da se nanaša ne le na zavrnitev vkrcanja zaradi prevelikega števila rezervacij, ampak tudi na zavrnitve vkrcanja iz drugih razlogov, na primer zaradi operativnih težav. Potnikom, ki so se javili za vkrcanje in jim je bilo vkrcanje zavrnjeno ali ki so bili vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno, bi bilo treba brez nepotrebnega odlašanja povrniti stroške in zagotoviti odškodnino.

(12) Obenem obstajajo utemeljeni razlogi za zavrnitev vkrcanja potnikov, kot so zdravje, varnost, varovanje ali neustrezne potne listine. Letalski prevozniki imajo tudi utemeljene razloge za zavrnitev vkrcanja potnikom, ki kažejo moteče vedenje, ki ogroža varnost ali varovanje leta, kot je navedeno v spremenjeni Konvenciji o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih, podpisani v Tokiu 14. septembra 1963. V teh primerih bi moral dokazno breme nositi dejanski letalski prevoznik.

(13) Da bi se izboljšale ravni varstva, potnikom ne bi smelo biti zavrnjeno vkrcanje na noben let povratnega potovanja iz razloga, ker se niso vkrcali na enega ali več letov odhodnega potovanja, za katerega velja ista pogodba o zračnem prevozu. Poleg tega letalskim prevoznikom ne bi smelo biti dovoljeno, da potnikom zaračunajo pristojbino, ker niso izkoristili enega ali več letov odhodnega potovanja.

([6]) Sodba Sodišča (osmi senat) z dne 31. maja 2018, *Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA*, C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.
([7]) Sodba Sodišča (tretji senat) z dne 4. oktobra 2012, *Finnair Oyj/Timy Lassooy*, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(14) Na podlagi sedanje ureditve so potnikom za popravek napak v zapisu svojih imen včasih naložene kazenske upravne takse. Ustrezni popravki napak pri rezervaciji ali upravne spremembe bi morali biti omogočeni brezplačno, neskladnost med imenom v rezervaciji in popravljenim imenom potnika pa ne bi smela biti razlog za zavrnitev vkrcanja, pod pogojem, da zahtevani popravek ali sprememba ne bi pomenili spremembe ure leta, datuma, načrta poti ali potnika.

(15) V primeru odpovedi leta bi moral odločitev o povračilu stroškov, nadaljevanju potovanja s spremembo poti ali odložitvi potovanja sprejeti potnik in ne letalski prevoznik. V nekaterih primerih bi potniki morda raje prejeli povračilo ali odškodnino v obliki vavčerja. Da bi povečali prožnost za letalske prevoznike in potrošniško izbiro za potnike, bi moral imeti potnik v primeru motnje, zaradi katere ima pravico do povračila ali odškodnine, pravico, da se na podlagi svojega izrecnega soglasja na trajnem nosilcu podatkov odloči, da bo sprejel takšno povračilo ali odškodnino v obliki vavčerja v vrednosti, ki ustreza vsaj znesku dolgovanega povračila ali odškodnine. Možnost vavčerja bi morala biti prikazana jasno in enakovredno kot druge možnosti povračila in odškodnine. Če vavčer do konca obdobja veljavnosti ni bil unovčen ali ni bil vnovčen v celoti, bi moral letalski prevoznik samodejno v celoti povrniti preostali znesek vavčerja.

(16) Upravljavci letališč na letališčih, katerih skupni letni obseg potniškega prometa vsaj tri zaporedna leta znaša več kot štiri milijone potnikov, ter izvajalci bistvenih letaliških storitev, zlasti letalski prevozniki in ponudniki storitev zemeljske oskrbe, bi morali sodelovati, da bi čim bolj zmanjšali učinek večkratnih motenj letov na potnike. V ta namen bi morali upravljavci letališč za takšne primere pripraviti načrte izrednih ukrepov, ki bi jih morali pripraviti skupaj z odborom uporabnikov letališč in drugimi izvajalci bistvenih letaliških storitev, vključno z izvajalci posebne pomoči za invalide ali osebe z omejeno mobilnostjo. Nacionalni izvršilni organi bi morali spremljati skladnost upravljavca letališča v zvezi z načrti izrednih ukrepov. Na letališčih, katerih skupni letni obseg potniškega prometa vsaj tri zaporedna leta znaša manj kot štiri milijone potnikov, bi si moral upravljavec letališča v primerih, ki bi lahko povzročili, da bi veliko potnikov obtičalo na letališču, po najboljših močeh prizadevati za usklajevanje in dogovarjanje z uporabniki letališča, ter za obveščanje potnikov, ki so obtičali.

(17) Uredba (ES) št. 261/2004 bi morala izrecno vključevati pravico do odškodnine za potnike, ki jih prizadene velika zamuda, v skladu s sodbo Sodišča v združenih zadevah C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon in Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH*) in C-432/07 (*Stefan Böck in Cornelia Lepuschitz/Air France SA*) ([8]), vključno s triurnim pragom za vse potnike in ciljno usmerjenimi določbami za lete na dolge razdalje zunaj Unije, ki bi spodbujale prevoznike, da zagotovijo, da potniki pravočasno prispejo v končni namembni kraj.

(18) Zamuda ob prihodu bi se morala izračunati od časa prihoda v končni namembni kraj po voznem redu, kot je naveden na potnikovi vozovnici. To velja zlasti, kadar je letalo na primer vzletelo, vendar se je nato moralo vrniti na letališče odhoda in je pozneje ponovno vzletelo. V primeru spremembe poti z drugim prevoznim sredstvom bi bilo treba za izračun zamude ob prihodu uporabiti dejanski čas prihoda potnika v končni namembni kraj, ne glede na uporabljeno prevozno sredstvo. Kadar ima let zamudo ali je prestavljen na poznejši čas manj kot 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, ki je bila izdana ob rezervaciji, bi se morala zamuda pri prihodu izračunati od časa prihoda po voznem redu, navedenega na potnikovi vozovnici, ki je bila izdana ob rezervaciji. V primerih, ko je bil let prestavljen vsaj 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, ki je bila izdana ob rezervaciji, ali, če je bil prestavljen po tem roku, kadar se je potnik vkrcal na let, ki je bil prestavljen na zgodnejši čas, bi se morala zamuda pri prihodu izračunati od časa prihoda po voznem redu, navedenega na potnikovi vozovnici, izdani ob prestavitvi leta. Kadar se potnike preusmeri zaradi motnje, kar zadeva nadomestni let, bi bilo treba zamude ob prihodu izračunati od časa prihoda po voznem redu, navedenega na vozovnici, izdani za nadomestni let.

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

(19) Z zagotavljanjem večje preglednosti v zvezi z okoljsko učinkovitostjo prevoznih storitev lahko potrošniki dobijo več informacij pri sprejemanju svojih odločitev. Letalskim prevoznikom je na voljo oznaka emisij iz leta, vzpostavljena na podlagi člena 14 Uredbe (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta ([9]), da na svojih spletnih mestih in vozovnicah v lahko dostopni obliki in na primerljiv način prikažejo točne in objektivne informacije o emisijah toplogrednih plinov, ki se nanašajo na zračne prevoze, ki jih opravljajo.

(20) Za zagotovitev pravne varnosti bi moralo biti v Uredbi (ES) št. 261/2004 izrecno potrjeno, da sprememba voznih redov letov na potnike vpliva podobno kot odpovedi ali zamude in zato bi morale zanjo veljati enake pravice.

(21) Potnikom, ki zamudijo povezovalni let, ki je del poti, zaradi motnje prejšnjega leta, bi bilo treba med čakanjem na spremembo poti zagotoviti ustrezno pomoč. V takšnih primerih bi morali biti potniki v skladu z načelom enakega obravnavanja in sodbo Sodišča v zadevi C-11/11 (*Air France/Folkerts*) ([10]) upravičeni do odškodnine, ko prispejo v končni namembni kraj nadomestnega leta ali prevoza, podobno kot potniki, ki so utrpeli motnje pri neposrednih letih.

(22) Ob rezervaciji in pred nakupom vozovnic bi morali letalski prevozniki ali, kadar je to ustrezno, posredniki potnike jasno obvestiti, ali bo za njihove potovalne načrte veljala enotna pogodba o zračnem prevozu, in o njihovih pravicah na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004, zlasti v zvezi z zamujenimi povezovalnimi leti.

(23) Za izboljšanje varstva potnikov bi bilo treba pojasniti, da bi morali imeti potniki, katerih let je imel zamudo, pravico do pomoči in pravico do odškodnine ne glede na to, ali čakajo na letališkem terminalu ali že sedijo v zrakoplovu. Vendar, ker potniki v slednjem primeru nimajo dostopa do storitev, ki so na voljo na terminalu, bi bilo treba njihove pravice okrepiti z vidika osnovnih potreb in pravice do izkrcanja. Pravica do izkrcanja se lahko omeji le iz razlogov, povezanih z varnostjo, priseljevanjem, kontrolo zračnega prometa ali varovanjem. Če je letalski prevoznik tik pred tem, da izkrca potnike, vendar ga organi za kontrolo zračnega prometa obvestijo, da ima letalo dovoljenje za takojšen vzlet, bi mu bilo treba dovoliti, da zavrne izkrcanje potnikov.

(24) Da bi olajšali vložitev in začetek obravnave zahtevkov za odškodnino zaradi motnje, bi morali letalski prevozniki potnikom samodejno in elektronsko zagotoviti informacije o njihovi pravici do odškodnine in jasna navodila o tem, kako vložiti zahtevek.

(25) Kadar se potnik odloči za spremembo poti, ki se izvede ob prvi priložnosti, letalski prevoznik to spremembo poti pogosto pogojuje z razpoložljivostjo sedežev pri svojih storitvah, s čimer svojim potnikom odreka možnost za hitrejšo spremembo poti z nadomestnimi storitvami. Zato bi moral prevoznik predlagati tudi druge možnosti spremembe poti, vključno do nadomestnega letališča, po drugi progi, na letih drugega letalskega prevoznika ali z drugimi načini prevoza, kadar bi to lahko pospešilo spremembo poti. Nadomestna sprememba poti bi morala biti odvisna od razpoložljivosti sedežev. Stroške take spremembe poti bi moral pod določenimi pogoji nositi letalski prevoznik, sama sprememba pa bi morala biti izvedena pod primerljivimi pogoji prevoza.

(26) Letalski prevozniki bi si morali pri spremembi poti potnikov prizadevati zagotoviti, da lahko potniki potujejo s svojo prtljago, tako z registrirano kot neregistrirano prtljago. Potnik bi moral letalskemu prevozniku dovoliti, da ravna drugače, če bi omejitve prevoza prtljage lahko povzročile dodatne zamude potnikom, ki čakajo na spremembo poti, brez poseganja v odgovornost letalskega prevoznika v zvezi s prtljago potnikov, ki jo urejata Uredba (ES) št. 2027/97 in Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu (v nadaljnjem besedilu: Montrealska konvencija).

([9]) Uredba (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (ReFuelEU za letalstvo) (UL L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([10]) Sodba Sodišča (veliki senat) z dne 26. februarja 2013, *Air France/Heinz-Gerke Folkerts* in *Luz-Tereza Folkerts*, C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.

(27) Primerljivost pogojev prevoza je lahko odvisna od številnih dejavnikov in posebnih okoliščin. Kadar je mogoče in kadar to ne povzroča dodatnih zamud, potniki ne bi smeli biti premeščeni v nižji potovalni razred od tistega, ki je naveden na vozovnici. Potnikom bi bilo treba spremembo poti ponuditi brez dodatnih stroškov, četudi se ta sprememba izvede z drugim letalskim prevoznikom ali drugim načinom prevoza ali v višjem potovalnem razredu ali po prevoznini, višji od tiste, ki je bila plačana za prvotno storitev. Razumno si je treba prizadevati, da bi se izognili dodatnim povezavam. Invalidi ali osebe z omejeno mobilnostjo ob spremembi poti ne bi smeli biti izpostavljeni dodatnemu povezovalnemu letu, razen če se potnik dogovori drugače. Kadar so potniki preusmerjeni, bi moral biti skupni čas potovanja, kolikor je razumno mogoče, podoben načrtovanemu času potovanja prvotnega leta, pri čemer se upoštevajo možnosti, ki so na voljo na letališču, kjer je prišlo do motnje, ter v istem ali po potrebi višjem potovalnem razredu. Če je na voljo več letov s primerljivim potovalnim časom, bi morali potniki, ki imajo pravico do spremembe poti, sprejeti ponudbo letalskega prevoznika za spremembo poti, vključno na letih tistih letalskih prevoznikov, ki sodelujejo z dejanskim letalskim prevoznikom. Če letalski prevoznik potniku ponudi spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza, mora potnik to spremembo poti sprejeti. Če letalski prevoznik potniku ponudi možnosti za spremembo poti, za katere ne veljajo primerljivi pogoji prevoza, bi moral potnik imeti možnost, da to spremembo poti zavrne. Ohraniti bi bilo treba pravico do spremembe poti, vključno s spremembo poti, za katero poskrbi potnik sam. Če je bila pomoč invalidom ali osebam z omejeno mobilnostjo rezervirana za prvotni let, bi morala biti taka pomoč v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ([11]) na voljo tudi na nadomestni progi.

(28) V primeru motenj in kadar dejanski letalski prevozniki ne izpolnjujejo svojih obveznosti glede nudenja pomoči, bi morali biti potniki upravičeni, da se sami dogovorijo. V takih primerih bi morali dejanski letalski prevozniki potnikom povrniti stroške, ki so potrebni, razumni in sorazmerni s trajanjem čakalne dobe. Zlasti bi bilo treba upoštevati posebne stroške osvežilnih pijač in obrokov na lokaciji letališča. Kar zadeva nastanitev, bi bilo treba pri ocenjevanju, ali so stroški potrebni, razumni in sorazmerni, upoštevati lokacijo, kjer so potniki obtičali, ali je do motnje prišlo v obdobju največje obremenitve, in zvišanje cen zaradi rezervacij v zadnjem trenutku.

(29) Kadar potnik obvesti letalskega prevoznika o svoji odločitvi, da bo nadaljeval pot, in če letalski prevoznik v treh urah ne ponudi spremembe poti pod primerljivimi pogoji prevoza, bi moral potnik biti upravičen, da sam uredi spremembo poti, da bi lahko brez nadaljnjih zamud prispel na končni namembni kraj. Vendar bi moral potnik ohraniti pravico do tega, da spremembo poti zagotovi letalski prevoznik, dokler ga ne obvesti o svoji odločitvi, da bo spremembo poti uredil sam. Potniki bi morali pri urejanju spremembe poti stroške omejiti na potrebne, razumne in ustrezne.

(30) Dejanski letalski prevoznik bi moral imeti možnost, da omeji ali zavrne pomoč, če bi njena zagotovitev sama po sebi povzročila dodatno zamudo potnikom, ki čakajo na let, ki ima zamudo, ali spremembo poti. Če ima let zamudo pozno zvečer, vendar se lahko pričakuje, da bo odhod v kratkem času, in če bi prevoz potnikov v hotele in njihova vrnitev na letališče sredi noči lahko povzročila veliko daljšo zamudo, bi moral dejanski letalski prevoznik imeti možnost, da zavrne zagotovitev nastanitve v hotelu in ustreznih prevozov. Podobno, če letalski prevoznik namerava zagotoviti hrano in pijačo, vendar je obveščen, da je letalo pripravljeno za vkrcanje, bi moral imeti možnost, da zavrne zagotovitev take pomoči. Razen v teh primerih bi moral dejanski letalski prevoznik imeti možnost, da omeji ali zavrne pomoč le v zelo izjemnih primerih, saj je treba storiti vse, kar je mogoče, da se nevšečnosti za potnike zmanjšajo.

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

(31) Letalski prevozniki bi morali potnikom zagotoviti pomoč od časa odhoda po voznem redu do odhoda njihovega leta ali nadomestnega prevoza. V primeru dolgotrajnih izrednih razmer je odgovornost letalskih prevoznikov v zvezi z nastanitvijo potnikov zaenkrat neomejena. Ta negotovost, ker ni predvidljive časovne omejitve, lahko ogrozi finančno stabilnost letalskega prevoznika in posledično negativno vpliva na potnike v smislu povezljivosti. Letalski prevoznik bi zato moral imeti možnost, da zagotavljanje namestitve omeji na tri nočitve. Poleg tega bi se moralo z načrtovanjem izrednih ukrepov in hitrimi spremembami poti zmanjšati tveganje, da potniki na letališčih obtičijo dlje časa.

(32) Potniki s posebnimi potrebami, kot so invalidi, osebe z omejeno mobilnostjo, mladoletniki brez spremstva, dojenčki, nosečnice in, na podlagi zdravniškega dovoljenja, osebe, ki potrebujejo posebno zdravstveno pomoč, lahko potrebujejo posebno pozornost dejanskega letalskega prevoznika, razen če je tem osebam vkrcanje zavrnjeno iz varnostnih razlogov. Zlasti je morda težje urediti nastanitev za vsako od teh kategorij potnikov v primeru motenj letov. Zato se za te kategorije potnikov ne bi smele uporabljati omejitve v zvezi s pravico do nastanitve v primeru izrednih razmer, v kolikor je bil dejanski letalski prevoznik obveščen o tem. Čeprav se morajo letalski prevozniki zavedati prisotnosti teh potnikov na letu ali povezovalnem letu, bi se bilo treba izogibati ustvarjanju nepotrebnih ali nesorazmernih zahtev glede obveščanja. V primeru dojenčkov je letalski prevoznik sistematično obveščen o njihovi prisotnosti na krovu, ker se njihov datum rojstva navede ob rezervaciji. V primeru mladoletnikov brez spremstva je letalski prevoznik nujno seznanjen o njihovi prisotnosti na krovu ob sklenitvi sporazuma o oskrbi med letalskim prevoznikom in skrbnikom mladoletnika. V primeru invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo je letalski prevoznik nujno obveščen o njihovi prisotnosti na krovu s prijavo na podlagi člena 6 Uredbe (ES) št. 1107/2006. Če take prijave ni in v primeru nosečnic, bi bilo treba pri načinu, na katerega je letalski prevoznik obveščen, in času, ko je letalski prevoznik obveščen, upoštevati posebni položaj potnika, ob upoštevanju, da ga lahko potnik o svojem posebnem položaju obvesti šele, ko je obveščen o motnji. V primeru potnikov, ki potrebujejo posebno zdravniško pomoč, če so taki potniki letalskemu prevozniku pred letom razkrili svoje zdravstveno stanje, da bi dobili zdravniško dovoljenje za letenje, je letalski prevoznik nujno obveščen o njihovem položaju, ko sprejme prevoz takih oseb. Letalski prevozniki bi morali zagotoviti, da lahko potniki zlahka posredujejo vse informacije, potrebne za take prijave na podlagi člena 6 Uredbe (ES) št. 1107/2006.

(33) Uredba (ES) št. 261/2004 se uporablja tudi za potnike, ki so zračni prevoz rezervirali kot del paketnega potovanja. Ta uredba o spremembi naj bi dodatno izboljšala skladnost med Direktivo (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta ([12]) in Uredbo (ES) št. 261/2004. V tem smislu bi morali imeti potniki možnost izbrati, na podlagi katerega od teh dveh pravnih aktov bodo vložili zahtevke, in, kadar je ustrezno, vložiti zahtevek na podlagi obeh pravnih aktov. Potnik, ki je rezerviral letalski prevoz kot del paketa, lahko uveljavlja zahtevke na podlagi obeh pravnih aktov, če je na primer od letalskega prevoznika prejel odškodnino zaradi zamude leta, vendar je upravičen do znižanja cene ali odškodnine, ki jo mora organizator zagotoviti za določene storitve, kot so nočitev v hotelu, obroki, izlet ali drugi dogodki, ki jih zaradi zamude leta ni izkoristil ali jih je zamudil. Vendar potniki ne bi smeli kopičiti pravic, če ustrezna odškodnina ali znižanje cene na podlagi obeh aktov varuje iste interese ali ima isti cilj. Če potniki vložijo zahtevek pri letalskem prevozniku, mora ta izplačati celoten znesek odškodnine v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004. Če potniki vložijo zahtevek na podlagi Direktive (EU) 2015/2302, je treba odškodnino, ki jo izplača letalski prevoznik, odšteti od plačil v skladu z Direktivo (EU) 2015/2302, če temeljne pravice varujejo iste interese ali imajo isti cilj.

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

(34) Za trenutno raven zamud in odpovedanih letov v Uniji niso krivi samo letalski prevozniki. Da bi spodbudili vse akterje v letalski verigi k iskanju učinkovitejših in pravočasnih rešitev za čim večje zmanjšanje neprijetnosti, ki jih potnikom povzročijo zamude in odpovedi letov, pravica letalskih prevoznikov do pravnih sredstev zoper vse tretje osebe, ki so prispevale k nastanku zahtevkov za odškodnino ali drugih obveznosti, ne bi smela biti omejena z Uredbo (ES) št. 261/2004.

(35) Uredba (ES) št. 2111/2005 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]) zahteva, da pogodbenik za zračni prevoz obvesti potnika o identiteti dejanskega letalskega prevoznika, ki opravlja let, Direktiva Sveta 93/13/EGS ([14]) pa od prodajalca ali ponudnika zahteva, da potrošniku zagotovi informacije o pogodbenih pogojih. Potnike bi bilo treba pravilno obvestiti o njihovih pravicah v primeru motenj leta in tudi ustrezno obvestiti o vzroku same motnje, takoj ko so te informacije na voljo. Najmanj te informacije bi moral zagotoviti letalski prevoznik ali posrednik v dostopni obliki in po potrebi s tako imenovanimi potisnimi obvestili iz mobilnih aplikacij ali drugimi digitalnimi sredstvi. Te informacije bi moral zagotoviti tudi dejanski letalski prevoznik.

(36) Kadar se potniki odločijo za povračilo stroškov namesto za spremembo poti, bi jim bilo treba samodejno in pravočasno povrniti stroške, ne da bi morali vložiti poseben zahtevek.

(37) Letalski prevoznik ali posrednik bi moral potnike ustrezno obvestiti o ustreznih postopkih za vložitev zahtevkov za odškodnino in pritožb pri letalskih prevoznikih ali posrednikih ter jim pravočasno posredovati svoj odgovor.

(38) Potniki bi morali imeti tudi možnost, da posamezne spore predložijo organu ali organom, odgovornim za izvensodno reševanje sporov zaradi pritožb letalskemu prevozniku. Ker pa je pravica do učinkovitega pravnega sredstva pred sodiščem temeljna pravica, priznana v členu 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, navedeni ukrepi ne bi smeli preprečevati niti ovirati dostopa potnikov do sodišč.

(39) Da bi potniki lahko uveljavljali svoje pravice v zvezi z zahtevki, pritožbami in individualnimi spori, bi morali potniki imeti možnost, da pri letalskih prevoznikih, posrednikih ali ustreznih organih v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004 neposredno in osebno vložijo vlogo na jasen in dostopen način.

(40) Ob upoštevanju Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov ([15]) bi morali letalski prevozniki invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo, kakor so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 1107/2006, ponuditi možnost, da brezplačno podajo posebno izjavo o interesu za dostavo v namembni kraj (v nadaljnjem besedilu: posebna izjava o interesu), ki jim na podlagi Montrealske konvencije omogoča, da zahtevajo polno odškodnino, da bi zagotovili, da se stroški zaradi poškodovanja, uničenja ali izgube opreme za gibanje ali poškodbe ali smrti priznanega psa pomočnika nadomestijo v celoti. Letalski prevozniki bi morali potnike ob rezervaciji obvestiti o možnosti, da podajo tako izjavo o interesu, in o s tem povezanih pravicah.

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

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

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

(41) Invalidi in osebe z omejeno mobilnostjo bi morale biti upravičene, da od letalskega prevoznika v primeru izgube, uničenja ali poškodovanja registrirane opreme za gibanje takoj prejmejo potrebno začasno nadomestno opremo za gibanje, ki nadomesti registrirano opremo za gibanje. Ker priznanih psov pomočnikov ni mogoče enostavno nadomestiti, bi bilo treba zagotoviti druge začasne nadomestne rešitve, kadar se priznani pes pomočnik izgubi, umre ali poškoduje.

(42) Potnikom ni vedno jasno katero prtljago smejo vzeti na zrakoplov, kar zadeva velikost, težo ali število dovoljenih kosov prtljage. Za zagotovitev, da so potniki v celoti seznanjeni, koliko dovoljene neregistrirane in registrirane prtljage je vključene v njihovo vozovnico, bi letalski prevozniki morali jasno navesti dovoljeno prtljago ob rezervaciji in na letališču. Osebni predmeti, ki predstavljajo nujni vidik prevoza potnikov, so tisti predmeti, ki so bistveni za trajanje poti in lahko vključujejo potne liste in druge potne listine, nujna zdravila, osebne pripomočke in gradivo za branje ter hrano in pijačo, ki ustreza trajanju leta.

(43) Brez poseganja v možnost letalskih prevoznikov in posrednikov, da ponujajo letalske prevoznine, ki ne vključujejo kosa ročne prtljage, je primerno povečati ozaveščenost potrošnikov in preglednost cen, da bi izboljšali enake konkurenčne pogoje po vsej Uniji. V tem smislu bi morali imeti potniki možnost lažje primerjati letalske prevoznine, ki vključujejo ročno prtljago (torba na koleščkih). Uvesti bi bilo treba obveznost za letalske prevoznike, posrednike in metaiskalnike, da vedno pred začetkom postopka rezervacije privzeto prikažejo letalsko prevoznino, ki vključuje ročno prtljago.

(44) Zagotoviti bi bilo treba večjo jasnost glede zahtevkov v zvezi z osebnimi predmeti ali ročno prtljago, ki se pozabi ali izgubi v potniški kabini, da bi olajšali obravnavo takih zahtevkov, zagotovili racionaliziran postopek in preprečili dodatno breme za potnike ali nesporazume pri komunikaciji s potniki.

(45) Ob rezervaciji bi bilo treba potnike obvestiti o največji velikosti in teži prtljage, ki jo lahko prinesejo s seboj v kabino. Brez poseganja v načelo svobode oblikovanja cen na podlagi člena 22 Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([16]) bi morali letalski prevozniki opredeliti razumno politiko glede dimenzij ročne prtljage, ki bi potnikom omogočala, da v kabino, ob upoštevanju prostornine letalske kabine, prinesejo kos ročne prtljage, pod pogojem, da ročna prtljaga izpolnjuje veljavne operativne zahteve ter zahteve glede varnosti in varovanja. Glede na raznolikost politik letalskih prevoznikov je primerno, da se pri pregledu Uredbe (ES) št. 1008/2008 oceni izvedljivost določitve enotnih minimalnih pravil za ročno prtljago.

(46) Sprejeti bi bilo treba ustrezne določbe za potnike, ki se odločijo za uporabo samonatisnjene različice digitalno izdanega vstopnega kupona ali ki se odločijo zahtevati tiskano kopijo od dejanskega letalskega prevoznika po prijavi na let.

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

(47) Glasbila imajo lahko ogromno denarno, umetniško in zgodovinsko vrednost. Poleg tega so glasbila tudi poklicno orodje glasbenikov, ki se redno uporablja za vajo in nastope, in ga ni mogoče zlahka nadomestiti. Zato bi morali biti potniki upravičeni, da na lastno odgovornost prevažajo glasbila v kabini, pod pogojem, da so ti instrumenti skladni s pravili o zmogljivosti, varnosti in varovanju ter politiko letalskega prevoznika glede maksimalne dovoljene prtljage. Kadar so izpolnjene zahteve glede zmogljivosti, varnosti in varovanja, bi si moral letalski prevoznik prizadevati, da se potnikom dovoli prevoz glasbil na dodatnih sedežih, pod pogojem, da so bile plačane odgovarjajoče prevoznine. V takih primerih bi morali biti potniki in glasbila nameščeni na sosednjih sedežih, pri čemer bi moralo biti glasbilo na sedežu ob oknu. Kadar to ni mogoče, bi se morala glasbila po potrebi in pod ustreznimi pogoji prevažati v prtljažnem prostoru zrakoplova. Uredbo (ES) št. 2027/97 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(48) Za vložitev pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi iz Uredbe (ES) št. 2027/97 veljajo kratki roki, zato bi morali letalski prevozniki potnikom zagotoviti možnost pritožbe tako, da jim predložijo pritožbeni obrazec v oblikah, ki so dostopne invalidom in osebam, ki ne uporabljajo digitalnih orodij. Letalski prevozniki bi morali dati na voljo pritožbeni obrazec najmanj na svojih mobilnih aplikacijah in spletnih mestih. Na letališčih s komercialnim potniškim prometom bi morali upravljavci letališč potnikom zagotoviti tudi enotni obrazec na območjih za dostavo prtljage na letališčih. Komisija bi morala sprejeti izvedbene akte za določitev predloge za enotni obrazec, ki bi moral potniku omogočati, da takoj vloži pritožbo zaradi poškodovanja, zamude ali izgube prtljage.

(49) Zadeve v zvezi z zavarovanjem ureja Uredba (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([17]) ter Uredba (ES) št. 1008/2008.

(50) Denarne omejitve iz Priloge k Uredbi (ES) št. 2027/97 morajo letalski prevozniki obvezno redno spreminjati, da se upošteva gospodarski razvoj, kot ga je na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije preučila Mednarodna organizacija civilnega letalstva.

(51) V Draghijevem poročilu je poudarjena ključna vloga prometa za konkurenčnost Unije. Prav tako navaja tveganje, da bi se podjetja zaradi nesimetričnih predpisov preusmerila iz prevoznih vozlišč v Uniji na tista v njenem sosedstvu. Uredba (ES) št. 261/2004 se uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča, ki se nahaja v tretji državi, na letališče, ki se nahaja na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, le če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta, letalski prevoznik Unije. Komisija bi morala v petih letih od začetka uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004 oceniti izvedljivost revizije področja uporabe navedene uredbe, da bi dodatno izboljšali raven varstva potnikov in zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev med letalskimi prevozniki Unije in letalskimi prevozniki tretjih držav.

(52) V okviru revizije Uredbe (ES) št. 1008/2008 bi bilo treba oceniti mehanizem za varstvo potnikov v primeru insolventnosti letalskega prevoznika.

(53) Na Grenlandiji so posebno težke vremenske razmere, zanjo pa sta značilni zelo nizka gostota prebivalstva in oddaljenost njenih naseljenih krajev. Za zagotovitev povezljivosti in ohranitev razpoložljivosti letov znotraj Grenlandije obveznosti glede odškodnine ne bi smele veljati za lete med točkami na Grenlandiji, tudi kadar so taki leti del poti na ozemlje države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, ali z njega.

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

(54) Ta uredba ne posega v stališče Kraljevine Španije v njenem sporu z Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska glede suverenosti nad ožino, na kateri je gibraltarsko letališče. Nič v tej uredbi ne preprečuje njene prihodnje uporabe za navedeno letališče pod pogoji sporazuma glede Gibraltarja med Evropsko unijo in Združenim kraljestvom, sklenjenega s predhodnim soglasjem Kraljevine Španije. V primeru odpovedi navedenega sporazuma bi se morala ta uredba uporabljati za letališče v gibraltarski ožini šele po rešitvi omenjenega spora, ki bi Kraljevini Španija omogočala, da zagotovi uporabo te uredbe za navedeno letališče.

(55) Da se zagotovijo enotni pogoji izvajanja Uredbe (ES) št. 261/2004 v zvezi z zasnovo, vsebino in predlogo oznake Unije o pravicah letalskih potnikov ter praktičnimi podrobnostmi glede povračila stroškov, ki ga mora plačati upravljavec letališča dejanskemu letalskemu prevozniku, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([18]).

(56) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Uredbe (ES) št. 2027/97 v zvezi z enotnim obrazcem in obrazcem za posebno izjavo o interesu bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011.

(57) Ker ciljev te uredbe, in sicer varstvo pravic letalskih potnikov na pravičen in uravnotežen način, zagotavljanje konkurenčnosti letalskega sektorja Unije in dolgoročno ohranjanje povezljivosti za potnike, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 261/2004 se spremeni:

(1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 1*

Predmet urejanja

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

(a) jim je zavrnjeno vkrcanje;

(b) je njihov let odpovedan, ima zamudo ali je bil prestavljen;

(c) zamudijo povezovalni let;

(d) so premeščeni v višji ali nižji potovalni razred.“;

([18]) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(2) člen 2 se spremeni:

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

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

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

(ca) ‚upravljavec letališča' pomeni upravljavca letališča, kakor je opredeljen v členu 2, točka 2, Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta (**);

(d) ‚organizator' pomeni organizatorja, kakor je opredeljen v členu 3, točka 8, Direktive (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta (***);

(e) ‚paket' pomeni kombinacijo potovalnih storitev, kakor je opredeljena v členu 3, točka 2, Direktive (EU) 2015/2302;

(f) ‚vozovnica' pomeni veljavno dokazilo, ne glede na njegovo obliko, o pogodbi o zračnem prevozu;

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

(**) Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

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

(b) točka (g) se črta;

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

„(h) ‚končni namembni kraj' pomeni namembni kraj leta ali zadnjega povezovalnega leta poti;

(i) ‚invalid' ali ‚oseba z omejeno mobilnostjo' pomeni katero koli osebo, katere mobilnost pri uporabi prevoza je zmanjšana zaradi kakršne koli telesne invalidnosti (čutilne ali gibalne, stalne ali začasne), intelektualne nezmožnosti ali prizadetosti ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti ali starosti in katere stanje zahteva primerno pozornost in prilagajanje storitve, ki je na voljo vsem potnikom, njenim posebnim potrebam;

(j) ‚zavrnitev vkrcanja' pomeni zavrnitev prevoza potnikom na letu, ki so se javili za vkrcanje v skladu s pogoji iz člena 4(1) ali kadar so bili vnaprej obveščeni, da jim bo vkrcanje proti njihovi volji zavrnjeno, razen kadar obstajajo upravičeni razlogi za zavrnitev vkrcanja, kot so zdravje, varnost, varovanje ali neustrezne potne listine;

(k) ‚prostovoljec' pomeni potnika, ki se je javil za vkrcanje v skladu s pogoji iz člena 4(1) in pozitivno odgovori na poziv letalskega prevoznika potnikom, ki bi se v zameno za druge ugodnosti bili pripravljeni ne vkrcati na zrakoplov za svoj let;

(l) ‚odpoved' pomeni neizveden let, ki je bil prvotno predviden in za katerega je bila sklenjena pogodba o zračnem prevozu, in vključuje primere, kadar:

(i) je zrakoplov vzletel, vendar je bil iz kakršnega koli razloga bodisi preusmerjen na letališče, ki ni letališče prihoda, navedeno na vozovnici, bodisi se je vrnil na letališče odhoda in ni mogel nadaljevati poti do letališča prihoda, navedenega na vozovnici, ali

(ii) je bila potniku izdana vozovnica za let in je bil čas odhoda, naveden na potnikovi vozovnici, prestavljen na zgodnejši čas za več kot eno uro.";

(d) dodajo se naslednje točke:

„(m) ‚tretja država' pomeni vsako državo ali del ozemlja države članice, za katerega se Pogodbi ne uporabljata;

(n) ‚zamuda pri odhodu' pomeni časovno razliko med časom odhoda po voznem redu, navedenim na potnikovi vozovnici, izdani ob rezervaciji, in dejanskim časom odhoda leta, razen kadar:

(i) je bil let prestavljen vsaj 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, ki je bila izdana ob rezervaciji, ali pa je bil po tem obdobju prestavljen na zgodnejši čas, pri čemer ‚zamuda pri odhodu' pomeni razliko med časom odhoda po voznem redu, navedenim na potnikovi vozovnici, izdani ob prestavitvi odhoda leta, in dejanskim časom odhoda prestavljenega leta;

(ii) je potnik preusmerjen zaradi motnje, pri čemer pri nadomestnem letu ‚zamuda pri odhodu' pomeni časovno razliko med časom odhoda po voznem redu, navedenim na vozovnici, izdani za nadomestni let, in dejanskim časom odhoda nadomestnega leta;

(o) ‚zamuda pri prihodu' pomeni časovno razliko med časom prihoda po voznem redu, navedenim na potnikovi vozovnici, izdani ob rezervaciji, in dejanskim časom prihoda leta, razen kadar:

(i) je bil let prestavljen vsaj 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, ki je bila izdana ob rezervaciji, ali pa je bil prestavljen po tem obdobju, kadar se je potnik vkrcal na let, ki je bil prestavljen na zgodnejši čas, pri čemer ‚zamuda pri prihodu' pomeni časovno razliko med časom prihoda po voznem redu, navedenim na potnikovi vozovnici, izdani ob prestavitvi leta, in dejanskim časom prihoda prestavljenega leta;

(ii) je bil potnik preusmerjen zaradi motnje, pri čemer ‚zamuda pri prihodu' pri nadomestnem letu pomeni časovno razliko med časom prihoda po voznem redu, navedenim na vozovnicah, izdanih za nadomestni let, in dejanskim časom prihoda nadomestnega leta;

(p) ‚potovalni razred' pomeni del potniške kabine v zrakoplovu, ki ga določa posebna oznaka, navedena v pogodbi o zračnem prevozu, ali kombinacija elementov, kot so različni sedeži, različna postavitev sedežev in druge razlike v storitvah, kot posebna postrežba hrane in pijače, za potnike glede na to, kaj je zagotovljeno potnikom v drugih delih kabine;

(q) ‚pogodba o zračnem prevozu' pomeni pogodbo o prevozu, ki jo skleneta letalski prevoznik ali njegov pooblaščeni zastopnik in potnik ali potniki za zagotovitev enega ali več letov;

(r) ‚izredne razmere' pomeni dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati;

(s) ‚let' pomeni zračni prevoz, ki ga izvede en sam zrakoplov med dvema letališčema, kot je določeno na vozovnici, po vnaprej določenem načrtu poti, voznem redu in z enotno identifikacijsko številko, ne glede na to ali ima vmesne postanke izključno za tehnične in operativne namene;

(t) ‚povezovalni let' pomeni let, katerega namen je, kot del poti, potniku omogočiti odhod iz začetnega mesta odhoda in prihod v mesto prestopa za odhod z drugim letom, oziroma da potniku omogoči odhod iz mesta prestopa, da bi ta dosegel drugo mesto prestopa ali pa svoj končni namembni kraj;

(u) ‚vmesni postanek' pomeni namerno prekinitev poti na podlagi enotne pogodbe o zračnem prevozu s strani potnika, h kateri je letalski prevoznik ali njegov pooblaščeni posrednik vnaprej dal soglasje, med začetnim mestom odhoda in končnim namembnim krajem, za obdobje, ki presega obdobje, potrebno za neposredni tranzit, ali, kadar se let zamenja, za obdobje, ki običajno traja do časa odhoda naslednjega povezovalnega leta in pogosto vključuje prenočitev;

(v) ‚pot' pomeni let ali povezovalne lete, s katerimi potnik v skladu z enotno pogodbo o zračnem prevozu potuje iz začetnega mesta odhoda v njegov končni namembni kraj, pri čemer so odhodni in povratni leti ločene poti;

(w) ‚čas odhoda' pomeni čas, ko zrakoplov zapusti mesto odhoda, bodisi tako da je bilo potisnjeno bodisi na lastni pogon (čas začetka gibanja zrakoplova);

(x) ‚čas prihoda' pomeni čas, ko zrakoplov prispe na mesto prihoda in se aktivirajo njegove parkirne zavore (čas konca gibanja zrakoplova);

(y) ‚zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi' pomeni čas več kot 30 minut, ko zrakoplov ob odhodu stoji na tleh med zaprtjem vrat zrakoplova in vzletom ali ob prihodu več kot 30 minut stoji na tleh med pristankom zrakoplova in odprtjem vrat zrakoplova;

(z) ‚motnja' pomeni zavrnitev vkrcanja, odpoved, zamudo pri odhodu ali zamudo pri prihodu, ali zamudo zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi;

(aa) ‚noč' pomeni čas od polnoči do 6.00;

(ab) ‚otrok' pomeni osebo, ki je na datum odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o zračnem prevozu mlajša od 14 let;

(ac) ‚mladoletnik brez spremstva' pomeni osebo, ki je na dan odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o zračnem prevozu mlajša od 18 let in potuje brez odraslega skrbnika in za katero je letalski prevoznik sprejel odgovornost za oskrbo v skladu z objavljenimi pravili;

(ad) ‚dojenček' pomeni osebo, ki je na datum odhoda leta ali prvega povezovalnega leta v okviru pogodbe o zračnem prevozu mlajša od dveh let;

(ae) ‚trajni nosilec podatkov' pomeni vsak instrument, ki potniku omogoča, da podatke shrani tako, da so mu dostopni za poznejšo uporabo, za obdobje, ustrezno glede na namen podatkov, in ki omogoča nespremenjeno reprodukcijo shranjenih podatkov;

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

(ag) ‚začetno mesto odhoda' pomeni mesto odhoda leta ali prvega povezovalnega leta poti;

(ah) ‚osebni predmet' pomeni kos neregistrirane prtljage, ki ustreza zahtevam glede varnosti in varovanja ter katerega velikost je bodisi največ 40 × 30 × 15 cm bodisi taka, da ga je mogoče shraniti pod sedež pred sedežem, na katerem sedi potnik;

(ai) ‚ročna prtljaga' pomeni kos neregistrirane prtljage, ki ni osebni predmet in ki ustreza zahtevam glede varnosti in varovanja.

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

(3) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 3*

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

(a) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi;

(b) potnike, ki odhajajo z letališča v tretji državi na letališče na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, razen če so prejeli ugodnosti, odškodnino in pomoč v tej tretji državi, ki so enakovredne in ustrezne glede na namen te uredbe, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta letalski prevoznik Unije.

2. Odstavek 1 se uporablja pod pogojem, da:

(a) potniki imajo vozovnico za zadevni let ali

(b) letalski prevoznik ali posrednik potnike premesti z leta, za katerega ti imajo vozovnico, na drug let, ne glede na razlog.

3. Ta uredba se ne uporablja za potnike, ki potujejo brezplačno ali po znižani prevoznini, ki ni neposredno ali posredno na voljo javnosti, razen:

(a) za potnike, ki jim je letalski prevoznik ali posrednik izdal vozovnice v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa ter za katere se ta uredba v celoti uporablja, ter

(b) za dojenčke, ki potujejo brezplačno ali po znižani prevoznini, ki ni neposredno ali posredno na voljo javnosti, in osebe, ki potujejo brezplačno ali po znižani prevoznini, ki ni neposredno ali posredno na voljo javnosti, zaradi spremljanja invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo v skladu s pogoji iz člena 4(2) Uredbe (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta (*), za katere se uporablja ta uredba, razen člena 7 te uredbe.

4. Brez poseganja v člen 8(2), prvi pododstavek, točka (e), se ta uredba uporablja samo za potnike v zračnem prometu z motornimi zrakoplovi s fiksnimi krilnimi površinami.

5. Dejanski letalski prevoznik je odgovoren za izpolnjevanje obveznosti na podlagi te uredbe, razen če ni določeno drugače.

6. Brez poseganja v člen 12 te uredbe se ta uredba uporablja tudi za potnike, ki potujejo na letu v skladu s pogoji pogodbe o paketnem potovanju, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 3, Direktive (EU) 2015/2302, razen če se ta pogodba o paketnem potovanju odpove ali če na njeno izvedbo vplivajo razlogi, ki niso motnja tega leta.

7. Člen 7 te uredbe se ne uporablja, če do motnje pride na povezovalnem letu, ki ima tako odhod z letališča na Grenlandiji kot prihod na letališče na Grenlandiji.

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

(4) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 3a*

Oznaka Unije o pravicah letalskih potnikov

1. Vzpostavi se prostovoljna ‚oznaka Unije o pravicah letalskih potnikov‘ (v nadaljnjem besedilu: oznaka).

2. Oznaka omogoča, da so potniki hitro obveščeni o uporabi te uredbe za pot, da se olajšata primerjava in izbira med ponudbami vozovnic.

3. Letalski prevozniki ali posredniki lahko to oznako uporabljajo pri ponujanju vozovnic potnikom za poti v okviru področja uporabe te uredbe, ki jih opravijo letalski prevozniki Unije.

4. Letalski prevoznik ali posrednik oznako uporablja na prostovoljni podlagi, razen kadar dejanski letalski prevoznik od letalskega prevoznika ali posrednika zahteva, da oznako uporablja na podlagi poslovnega sporazuma.

5. Oznaka je vidna le med prodajnimi in tržnimi dejavnostmi poleg ponudbe za pot, ki spada v področje uporabe te uredbe in jo opravlja letalski prevoznik Unije, ali ko je neposredno povezana z njo. Kadar se prikaže več ponudb za pot, mora biti jasno navedeno, za katero pot se oznaka uporablja.

6. Prepovedano je vsako lažno ali zavajajoče oglaševanje ali uporaba katere koli oznake ali logotipa, ki povzroča zamenjavo z oznako.

7. Komisija spodbuja letalske prevoznike ali posrednike k uporabi oznake.

8. Da bi Komisija zagotovila enotno izvajanje tega člena, do 23. oktobra 2027 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe v zvezi z obliko, vsebino in predlogo oznake, ki je na voljo na podlagi tega člena.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 16h(2).“;

(5) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 4*

Zavrnitev vkrcanja

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

2. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje zavrnitev vkrcanja na zrakoplov, nemudoma obvesti zadevne potnike. Dejanski letalski prevoznik hkrati zadevne potnike obvesti o njihovih posebnih pravicah na podlagi te uredbe v zadevnem primeru, zlasti glede pravice do odškodnine, kot je določena v členu 7, povračila stroškov ali spremembe poti v skladu s členom 8 ter pravice do pomoči v skladu s členom 9.

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

3. Kadar število prostovoljcev, ki se javijo, ni zadostno, da bi omogočilo vkrcanje drugih potnikov z vozovnicami, lahko dejanski letalski prevoznik zavrne vkrcanje potnikov proti njihovi volji, razen potnikov iz člena 11.

4. Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje, zadevnim potnikom nemudoma sporoči informacije o obravnavi pritožb v skladu s členom 15a.

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

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

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

5. Potnikom se ne zavrne vkrcanje in se jim ne zaračuna pristojbina za povratni let, vključno s potjo, ki vključuje povezovalni let, z obrazložitvijo, da se niso vkrcali na odhodni let, za katerega velja ista pogodba o zračnem prevozu.“;

(6) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 5*

Odpoved

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

Dejanski letalski prevoznik zadevne potnike brez nepotrebnega odlašanja obvesti o razlogu za odpoved.

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

3. Dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9.

4. Potniki imajo pravico, da od dejanskega letalskega prevoznika odpovedanega leta na zahtevo prejmejo odškodnino v skladu s členom 7.

5. Pravica do odškodnine iz odstavka 4 se ne uporablja, če so bili potniki o odpovedi obveščeni vsaj 14 koledarskih dni pred datumom odhoda, navedenim na potnikovi vozovnici, ali so bili o odpovedi obveščeni manj kot 14 koledarskih dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu. Dokazno breme v zvezi z ugotovitvijo, ali in kdaj je bil potnik obveščen o odpovedi leta, nosi dejanski letalski prevoznik.

6. Pravica do povračila stroškov in spremembe poti, kot je določena v odstavku 2, ter odškodnine, kot je določena v odstavku 4, se ne uporablja, kadar je letalo vzletelo, vendar je bilo preusmerjeno na letališče, ki ni letališče prihoda, navedeno na vozovnici, če dejansko letališče prihoda in letališče prihoda, navedeno na vozovnici, spadata k istemu mestu, naselju ali regiji in je letalski prevoznik potniku zagotovil prevoz do letališča prihoda, navedenega na vozovnici, pod pogojem, da zamuda pri prihodu na letališče prihoda, navedeno na vozovnici, ni daljša od treh ur. V ta namen dokazno breme v zvezi z ugotovitvijo časa prihoda z alternativnim prevoznim sredstvom na letališče prihoda, navedeno na vozovnici, nosi dejanski letalski prevoznik.

Prvi pododstavek tega odstavka se ne uporablja v primerih, ko se potnikom s posebnimi potrebami iz člena 11(3) ali osebam, ki jih spremljajo, zavrne vozovnica ali vkrcanje na nadomestno prevozno sredstvo zaradi katere koli veljavne varnostne zahteve ali fizične nezmožnosti vkrcanja ali ko te prevozne storitve ne morejo uporabiti, ker nimajo na voljo pomoči. Dejanski letalski prevoznik si po najboljših močeh prizadeva, da takim potnikom omogoči dostop do alternativnih prevoznih sredstev. Zamuda pri prihodu na letališče prihoda, navedeno na vozovnici, se izračuna na podlagi časa prihoda prevozne storitve, ki jo je zagotovil dejanski letalski prevoznik, in ki so jo potniki s posebnimi potrebami ali, če je to ustrezno, osebe, ki jih spremljajo, dejansko uporabili ali bi jo lahko uporabili, da bi prišli na to letališče.“;

(7) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 6*

Zamuda

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

Dejanski letalski prevoznik zadevne potnike brez nepotrebnega odlašanja obvesti o razlogih za zamudo leta pri odhodu ali prihodu.

2. Dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč v skladu s členom 9.

3. Kadar zamuda pri odhodu doseže pet ur, dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja ponudi povračilo stroškov v skladu s členom 8(1), prvi pododstavek, točka (a).

4. Potniki imajo tudi pravico, da na zahtevo od dejanskega letalskega prevoznika, ki izvaja let, ki je imel zamudo, prejmejo odškodnino v skladu s členom 7, kadar v končni namembni kraj prispejo z zamudo pri prihodu, ki je daljša od treh ur.“;

(8) vstavijo se naslednji členi:

„*Člen 6a*

Zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi

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

2. Kadar pride do zamude zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi, dejanski letalski prevoznik ob upoštevanju varnostnih in varovalnih omejitev poskrbi za ustrezno ogrevanje ali hlajenje potniške kabine ter brezplačen dostop do toaletnih prostorov na krovu in da so potniki iz člena 11 deležni potrebne pozornosti. Dejanski letalski prevoznik poskrbi za to, da je na krovu brezplačno na voljo pitna voda, razen če bi to podaljšalo zamudo zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi ali če to ne bi bilo v skladu z zahtevami glede varnosti ali varovanja v letalstvu.

3. Kadar zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi na letališču s komercialnim potniškim prometom, ki je na ozemlju države članice, za katero se uporabljata Pogodbi, doseže mejo dveh ur, se zrakoplov premakne k izhodu ali na drugo točko, primerno za izkrcavanje, kjer se potnikom dovoli, da se izkrcajo. Zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi se lahko prek te meje podaljša le, če zrakoplov ne more zapustiti svoje pozicije na vzletni stezi iz razlogov, povezanih z varnostjo, priseljevanjem, kontrolo zračnega prometa ali varovanjem.

4. Za potnike, ki se izkrcajo v skladu z odstavkom 3 tega člena, veljajo pravice iz člena 6 in, kadar je ustrezno, člena 11, pri čemer se upoštevata zamuda zaradi čakanja zrakoplova na vzletni stezi in čas odhoda, naveden na potnikovi vozovnici.

Člen 6b

Zamujeni povezovalni let med potmi, opravljenimi na podlagi enotne pogodbe o zračnem prevozu

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

2. Kadar dejanski letalski prevoznik potniku ne more zagotoviti spremembe poti v petih urah od časa odhoda, navedenega na potnikovi vozovnici za zamujeni povezovalni let, zadevnim potnikom brez nepotrebnega odlašanja ponudi tudi povračilo stroškov v skladu s členom 8(1), prvi pododstavek, točka (a).

3. Potniki imajo tudi pravico, da v skladu s členom 7 od letalskega prevoznika, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, na zahtevo prejmejo odškodnino, če v končni namembni kraj prispejo z zamudo pri prihodu, ki je daljša od treh ur.

Z odstopanjem od opredelitve zamude pri prihodu se v primeru zamujenih povezovalnih letov zamuda pri prihodu izračuna od časa prihoda v končni namembni kraj, kot je naveden na potnikovi vozovnici pred zamujenim povezovalnim letom.

Člen 6c

Izredne razmere

1. Za namene te uredbe izredne razmere med drugim vključujejo dogodke na seznamu izrednih razmer iz Priloge.

2. Dejanski letalski prevoznik je zavezan plačati odškodnino v skladu s členom 7, razen če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo povezovalnega leta ali zamujen povezovalni let krive izredne razmere in da se odpovedi ali zamudi povezovalnega leta ali zamujenemu povezovalnemu letu ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi sprejel vse razumne ukrepe. Na izredne razmere se je mogoče sklicevati le, kadar obstaja neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer in motnjo leta. Dokazno breme v zvezi z ugotovitvijo obstoja te neposredne vzročne zveze in ugotovitvijo dejstva, da je letalski prevoznik sprejel vse razumne ukrepe za preprečitev motnje, nosi dejanski letalski prevoznik.“;

(9) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 7*

Pravica do odškodnine

1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 EUR za poti do vključno 1 500 kilometrov;

(b) 400 EUR za vse poti znotraj Unije, ki so daljši od 1 500 kilometrov, in za vse druge poti med 1 500 in 3 500 kilometri;

(c) 600 EUR za poti, ki niso zajete v točkah (a) ali (b);

2. Dejanski letalski prevozniki lahko znižajo odškodnino iz odstavka 1, točka (c), za 50 %, če časovna razlika med časom prihoda in časom prihoda po voznem redu za pot, ki je bila prvotno rezervirana, ni daljša od štirih ur in kadar:

(a) se potnikom pozneje ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom na podlagi člena 8(1), prvi pododstavek, točka (b), ali

(b) so zamude pri prihodu prvotno rezervirane poti.

3. V primeru spremembe poti v skladu s členom 8(1), prvi pododstavek, točka (b), lahko dejanski letalski prevoznik po odpovedi, kadar je načrtovani odhod spremenjene poti več kot eno uro pred načrtovanim časom odhoda prvotne poti ali leta, zniža odškodnino iz člena 5:

(a) za 50 %, če je načrtovani čas odhoda prestavljen na zgodnejši čas za manj kot dve uri in se je potnik vkrcal na let;

(b) za 25 %, če je načrtovani čas odhoda prestavljen na zgodnejši čas za manj kot tri ure in se je potnik vkrcal na let.

4. Kadar ima potnik morebiti pravico do odškodnine v skladu s členom 5(4), členom 6(4) ali členom 6b(3), dejanski letalski prevoznik potniku v 96 urah po zaključku poti na trajnem nosilcu podatkov v elektronski obliki zagotovi informacije o pravici potnika do odškodnine in jasna navodila o tem, kako vložiti zahtevek za odškodnino.

5. Pri določanju razdalj za namene te uredbe je osnova za izračun razdalja med začetnim mestom odhoda in končnim namembnim krajem. V primeru povezovalnega leta se upoštevata le začetno mesto odhoda in končni namembni kraj. Navedene razdalje se merijo po metodi najkrajše proge (letenja) med dvema točkama na Zemlji.

6. Kadar se potnik odloči nadaljevati svojo pot na podlagi člena 8(1), prvi pododstavek, točka (a), (b) ali (c), in med potjo po spremenjeni poti ponovno doživi motnjo, potnik svojo pravico do dodatne odškodnine ohrani med spremembo poti do svojega začetnega mesta odhoda ali končnega namembnega kraja.

7. Odškodnina se izplača z elektronskim bančnim nakazilom ali na drugačen način, če potnik na trajnem nosilcu podatkov potrdi, da se s tem izrecno strinja.

8. Dokazno breme v zvezi z ugotovitvijo, kdaj in kako je potnik sprejel dogovor o načinu plačila odškodnine iz odstavka 7 nosi dejanski letalski prevoznik.

9. Potnik predloži zahtevke za odškodnino na podlagi tega člena v devetih mesecih od dejanskega datuma odhoda, navedenega na vozovnici potnika. Kadar zahtevo v imenu potnikov vloži tretja oseba, lahko dejanski letalski prevoznik zahteva dokazilo o veljavnem pooblastilu za ukrepanje. Dejanski letalski prevozniki nemudoma potrdijo prejem zahtevka na trajnem nosilcu podatkov. Dejanski letalski prevoznik v 30 koledarskih dneh po prejemu zahtevka bodisi plača odškodnino bodisi potniku zagotovi obrazložitev neplačila odškodnine; v primeru neplačila odškodnine mora navesti informacije o obravnavi pritožb na podlagi člena 15a. Če se dejanski letalski prevoznik pod pogoji iz člena 6c(2) sklicuje na izredne razmere, navede, na katere izredne razmere na seznamu iz Priloge se sklicuje, če pa se sklicuje na dogodek, ki ga ni na tem seznamu, navede, na kateri dogodek se sklicuje in zakaj bi ga bilo treba šteti za izredne razmere. Vedno, ko se dejanski letalski prevoznik sklicuje na izredne razmere, predloži jasno in utemeljeno obrazložitev, vključno s kratko razlago, kako izredne razmere, na katere se sklicuje, izpolnjujejo pogoje o neposredni vzročni zvezi, in vse razumne ukrepe iz člena 6c(2).

Kadar dejanski letalski prevoznik ne plača zahtevane odškodnine, lahko potnik vloži pritožbo v skladu s členom 15a.“;

(10) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 8*

Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti

1. V primeru motnje dejanski letalski prevoznik brez nepotrebnega odlašanja in pod pogoji, določenimi v členu 4, 5, 6 ali 6b ter v tem členu, potnikom ponudi izbiro med naslednjimi možnostmi, ki se zagotovijo brezplačno:

(a) samodejno povračilo celotne cene vozovnic in, kadar so naložene, posredniških provizij v sedmih koledarskih dneh od datuma, ko je potnik napravil izbiro, z elektronskim bančnim nakazilom ali z drugimi sredstvi, če potnik na trajnem nosilcu podatkov potrdi, da se s temi drugimi sredstvi izrecno strinja, in sicer za tisti del ali dele poti, ki niso bili opravljeni, in za tisti del ali dele poti, ki so že bili opravljeni, če let ne služi več nobenemu namenu glede na prvotno predvideni potovalni načrt potnika, skupaj s povratnim letom na začetno mesto odhoda, kadar je to ustrezno, ob prvi priložnosti po času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici, ali – v dogovoru s potnikom – prej;

(b) nadaljevanje potnikove poti po spremenjeni poti potnika pod primerljivimi pogoji prevoza do končnega namembnega kraja ob prvi priložnosti po času odhoda, navedenem na potnikovi vozovnici, ali – v dogovoru s potnikom – prej ali

(c) sprememba poti potnika pod primerljivimi pogoji prevoza do njegovega končnega namembnega kraja na poznejši datum, ki ustreza potniku, odvisno od razpoložljivosti sedežev.

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

2. Da bi potnik prispel v namembni kraj, kot je določeno na podlagi odstavka 1, prvi pododstavek, točka (b), ob prvi priložnosti, pri čemer je skupni čas potovanja, kolikor je razumno mogoče, podoben načrtovanemu času potovanja prvotnega leta, dejanski letalski prevoznik glede na razpoložljivost ponudi vsaj eno od naslednjih nadomestnih možnosti, o katerih lahko potnik razmisli in za katere na trajnem nosilcu podatkov potrdi, da se z njimi izrecno strinja:

(a) let ali povezovalni leti na isti progi, kot je določena v pogodbi o zračnem prevozu;

(b) druga proga med istim letališčem odhoda in letališčem prihoda iz pogodbe o zračnem prevozu;

(c) sprememba poti z letom na letališče, ki ni letališče iz pogodbe o zračnem prevozu, ali z njega, do letališča iz pogodbe o zračnem prevozu, pri čemer dejanski letalski prevoznik potniku krije stroške prevoza med letališčem iz pogodbe o zračnem prevozu in letališčem, ki ni v pogodbi o zračnem prevozu;

(d) uporaba storitev, ki jih opravlja drug letalski prevoznik, ali

(e) uporaba drugega načina prevoza, kadar je to primerno za razdaljo potovanja.

V primeru spremembe poti z drugim letalskim prevoznikom ali drugim načinom prevoza je dejanski letalski prevoznik odgovoren za zagotavljanje informacij, pomoči in spremembe poti le do odhoda v okviru te storitve spremembe poti. Dejanski letalski prevoznik je v skladu s členom 7 še naprej odgovoren za odškodnino za zamudo pri prihodu na končni namembni kraj. Operater, ki opravlja storitev spremembe poti, je odgovoren za vse druge pravice, povezane s to storitvijo, v skladu z veljavnim pravom Unije o pravicah potnikov, ki se uporablja za ta način prevoza.

3. Kadar potnik obvesti dejanskega letalskega prevoznika, da se je odločil nadaljevati pot v skladu z odstavkom 1, točka (b), in odstavkom 5 tega člena, in če dejanski letalski prevoznik v treh urah ne ponudi spremembe poti pod primerljivimi pogoji prevoza, lahko potnik sam poskrbi za spremembo poti v skladu z odstavkom 2 tega člena. Če se potnik odloči, da bo sam poskrbel za spremembo poti, o tem obvesti dejanskega letalskega prevoznika. Potnik ima pravico zavrniti možnosti za spremembo poti, če niso zagotovljene pod primerljivimi pogoji prevoza, in v tem primeru med čakanjem na spremembo poti ohrani pravico do pomoči v skladu s členom 9.

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

Potniki pri urejanju spremembe poti stroške omejijo na potrebne, razumne in ustrezne. Dejanski letalski prevoznik v 14 koledarskih dneh po vložitvi zahtevka povrne stroške, ki ne presegajo 400 % celotne cene vozovnice ali vozovnic in, kadar so naložene, posredniških pristojbin, ki jih je potnik plačal. Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, lahko dejanski letalski prevoznik ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

4. Brez poseganja v druge določbe tega člena ima potnik, kadar organizira vmesni postanek, tudi pravico, da možnosti za spremembo poti zavrne, če ne vključujejo tega vmesnega postanka.

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

Potnik obvesti dejanskega letalskega prevoznika o svoji izbiri.

6. Dejanski letalski prevoznik informacije, določene v tem členu, na zahtevo potnika zagotovi v papirni obliki. Dejanski letalski prevoznik zagotovi, da se potnikova izbira na podlagi tega člena izrecno potrdi na trajnem nosilcu podatkov.

7. Možnosti, določene v odstavku 1, so jasno prikazane, in sicer brez predizbora, privzetih nastavitev ali dodatnih postopkovnih bremen, s katerimi bi bila dana prednost eni možnosti.“;

(11) vstavi se naslednji člen:

„Člen 8a

Vavčerji

1. Kadar je potnik upravičen do odškodnine v skladu s členom 7 ali povračila stroškov v skladu s členom 8(1), prvi pododstavek, točka (a), ali členom 10(2), lahko letalski prevoznik potniku ponudi izbiro vavčerja, katerega vrednost je vsaj enaka znesku dolgovanega povračila stroškov ali dolgovani odškodnini.

2. Potnik ni dolžan sprejeti vavčerja namesto plačila. Sprejetje je veljavno le, če je potnik zanj podal izrecno soglasje na trajnem nosilcu podatkov. Vse možnosti iz člena 7(7) in člena 8(1), prvi pododstavek, točka (a), so jasno prikazane, in sicer brez predizbora, privzetih nastavitev ali dodatnih postopkovnih bremen, s katerimi bi bila dana prednost eni možnosti.

3. Letalski prevoznik potniku na trajnem nosilcu podatkov jasno sporoči informacije iz odstavkov 2, 4, 5 in 6, preden potnik uveljavlja svojo izbiro iz odstavka 1.

4. Vavčer:

(a) velja največ 12 mesecev od datuma, na katerega potnik sprejme vavčer; to obdobje veljavnosti se lahko podaljša samo enkrat za dodatno obdobje največ 12 mesecev, kolikor tako potnik kot letalski prevoznik na trajnem nosilcu podatkov potrdita, da se izrecno strinjata s tem podaljšanjem;

(b) se lahko v obdobju njegove veljavnosti v celoti ali delno uporabi za katero koli storitev letalskega prevoznika, tudi za storitve, ki so bile rezervirane v obdobju veljavnosti vavčerja, opravljene pa po datumu izteka njegove veljavnosti;

(c) se izda na trajnem nosilcu podatkov in na njem so jasno navedeni njegova vrednost, obdobje njegove veljavnosti in pogoji uporabe; če je vrednost vavčerja višja od plačila, do katerega je potnik upravičen na podlagi člena 7, člena 8(1), prvi pododstavek, točka (a), ali člena 10(2), se to navede na njem.

5. Potnik in letalski prevoznik se lahko kadar koli pred unovčenjem vavčerja ali iztekom njegove veljavnosti dogovorita, da se njegova vrednost v celoti ali delno izplača, tudi če je potnik prvotno izbral vavčer.

6. Letalski prevoznik preostali znesek zadevnega vavčerja samodejno povrne brez nepotrebnega odlašanja, v vsakem primeru pa najpozneje v sedmih koledarskih dneh:

(a) potniku po izteku obdobja veljavnosti vavčerja, če ni bil unovčen; to velja tudi za morebitni preostali znesek zadevnega vavčerja, če je bil prej delno unovčen;

(b) potniku, kadar se potnik in letalski prevoznik pred iztekom obdobja veljavnosti vavčerja dogovorita o takem povračilu stroškov, ali

(c) osebi, ki ureja zadeve pokojnega potnika, v primeru smrti zadevnega potnika, na zahtevo navedene osebe ter ob predložitvi ustreznih dokazil na trajnem nosilcu podatkov.“;

(12) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 9*

Pravica do pomoči

1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom brezplačno ponudi naslednje:

(a) okrepčila vsaki dve uri čakalne dobe;

(b) obrok po treh urah in vsakih pet ur čakalne dobe z največ tremi obroki na dan;

(c) dostop do interneta in dva telefonska klica.

Dejanski letalski prevoznik lahko omeji ali zavrne pomoč, zagotovljeno na podlagi prvega pododstavka, če bi zagotavljanje te pomoči povzročilo dodatno zamudo pri odhodu leta, ki ima zamudo, ali pri spremembi poti, vključno z odhodom nadomestnega prevoza.

2. Poleg tega se potnikom, kadar morajo med čakanjem na let ali nadomestni prevoz enkrat ali večkrat prenočiti, brezplačno ponudi naslednje:

(a) hotelska nastanitev,

(b) prevoz od letališča do hotelske nastanitve in nazaj.

3. Dejanski letalski prevoznik lahko za izpolnjevanje svojih obveznosti na podlagi odstavka 1, prvi pododstavek, točki (a) in (b), in odstavka 2 uporabi vavčerje. Vavčerje, zagotovljene v skladu z odstavkom 1, mora biti mogoče uporabiti v vseh trgovinah s hrano in okrepčili na letališču, na katerem so zadevni potniki obtičali, na krovu njihovega leta in po potrebi na kraju nastanitve na podlagi odstavka 2, točka (a). Vavčer za hotelsko nastanitev, zagotovljen v skladu z odstavkom 2, točka (a), se lahko izda le, če je dejanski letalski prevoznik vnaprej rezerviral sobo za zadevnega potnika.

4. Kadar dejanski letalski prevoznik ne izpolni svojih obveznosti na podlagi odstavkov 1, 2 in 3, se lahko zadevni potniki sami organizirajo. Letalski prevoznik, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, potnikom povrne nastale stroške v 14 koledarskih dneh od vložitve zahtevka za povračilo stroškov, pri čemer se nastali stroški omejijo na obseg, ki je glede na dolžino čakanja ter stroške okrepčil in obrokov na letališču ali v kraju nastanitve, na katerem so običali, potreben, razumen in sorazmeren. Kadar upravljavec letališča aktivira svoj načrt izrednih ukrepov, lahko letalski prevoznik, ki izvaja let, na katerem je prišlo do motnje, ta rok podaljša do 30 koledarskih dni.

5. Na vseh letališčih Unije s komercialnim potniškim prometom upravljavci letališča poskrbijo, da so pitna voda in polnilne postaje za elektronske naprave lahko brezplačno na voljo, ne glede na čas dneva, let ali terminal.

6. Če do motnje pride zaradi izrednih razmer in se ji ne bi bilo mogoče izogniti, četudi bi letalski prevoznik sprejel vse razumne ukrepe, lahko letalski prevoznik trajanje hotelske namestitve, ki jo zagotavlja v skladu z odstavkom 2, točka (a), omeji na največ tri noči.

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

(13) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 10*

Premestitev v višji oziroma nižji potovalni razred

1. Če dejanski letalski prevoznik namesti potnika v potovalni razred, ki je višji od tistega, za katerega je bila kupljena vozovnica, za to ne zahteva doplačila.

2. Če dejanski letalski prevoznik namesti potnika v potovalni razred, ki je nižji od tistega, za katerega je bila kupljena vozovnica, mu v 14 koledarskih dneh po premestitvi zagotovi samodejno povračilo stroškov, ki je najmanj enako:

(a) 30 % cene leta za lete, ki niso daljši od 1 500 kilometrov;

(b) 50 % cene leta za vse lete znotraj Unije, ki so daljši od 1 500 kilometrov, razen letov med evropskim ozemljem držav članic in francoskimi najbolj oddaljenimi regijami, in za vse druge lete med 1 500 in 3 500 kilometri ali

(c) 75 % cene leta za vse lete, ki niso zajeti v točki (a) ali (b), vključno z leti med evropskim ozemljem držav članic in francoskimi najbolj oddaljenimi regijami.

3. Kadar cena leta ni navedena na vozovnici, se povračilo stroškov iz odstavka 2 tega člena izračuna na podlagi ustreznega razmerja med razdaljo leta in skupno razdaljo po pogodbi o zračnem prevozu, izračunano v skladu s členom 7(5).

4. V ceno leta iz tega člena niso všteti davki in dajatve, navedeni na vozovnici, v kolikor niti obveznost plačila teh davkov in dajatev niti njihov znesek nista odvisna od potovalnega razreda, za katerega je bila vozovnica kupljena.

5. Ta člen se ne uporablja za pomožne storitve, kot so na primer posebni sedeži ali priprava in dostava hrane, ki so neodvisne od potovalnega razreda in se prodajajo ločeno.“;

(14) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 10a*

Načrti izrednih ukrepov na letališčih

1. Na letališču Unije, katerega skupni letni obseg prometa potnikov vsaj tri zaporedna leta znaša več kot štiri milijone potnikov, upravljavec letališča z ustreznim načrtom izrednih ukrepov poskrbi za usklajenost operacij upravljavca letališča in izvajalcev bistvenih letaliških storitev, zlasti letalskih prevoznikov in izvajalcev storitev zemeljske oskrbe, če bi prišlo do več hkratnih odpovedi, več zamud letov ali obojega, zaradi katerih bi številni potniki obtičali na letališču. Načrt izrednih ukrepov se izdela z namenom, da se zagotovi, da so potniki, ki obtičijo na letališču, ustrezno obveščeni in prejmejo ustrezno pomoč, in vsebuje rešitve za čim krajše čakanje in kar najmanj neprijetnosti.

2. V načrtih izrednih ukrepov na letališčih so upoštevane posebne in individualne potrebe potnikov iz člena 11.

3. Načrt izrednih ukrepov se izdela zlasti ob sodelovanju odbora uporabnikov letališč iz Direktive Sveta 96/67/ES (*), izvajalcev storitev zemeljske oskrbe ter drugih izvajalcev bistvenih letaliških storitev, vključno z izvajalci posebne pomoči za invalide ali osebe z omejeno mobilnostjo. Pri izdelavi načrta izrednih ukrepov po potrebi sodelujejo ustrezni organi. Vsebuje tudi kontaktne podatke osebe oziroma oseb, ki jih letalski prevoznik, ki sodeluje v odboru uporabnikov letališč, določi, da ga zastopajo na licu mesta, če bi prišlo do več hkratnih odpovedi, več zamud letov ali obojega. Letalski prevoznik poskrbi, da imajo vse osebe, ki jih določi, v primeru motnje potrebna sredstva za pomoč potnikom v skladu z obveznostmi, ki izhajajo iz te uredbe.

4. Upravljavec letališča načrt izrednih ukrepov predloži odboru uporabnikov letališč iz Direktive 96/67/ES, na zahtevo pa tudi nacionalnemu izvršilnemu organu, imenovanemu na podlagi člena 16 te uredbe. Nacionalni izvršilni organ spremlja, ali upravljavec letališča izpolnjuje zahteve iz tega člena.

5. Država članica lahko odloči, da mora letališče, ki ni zajeto v odstavku 1 in je na njenem ozemlju, izpolnjevati obveznosti iz odstavkov 1 do 4.

6. Na letališčih Unije, ki imajo skupni letni obseg prometa potnikov pod pragom iz odstavka 1 ali ki jih odločitev države članice na podlagi odstavka 5 ne zajema, si upravljalec letališča v primerih več hkratnih odpovedi, več zamud letov ali obojega, zaradi katerih veliko število potnikov obtiči na letališču, po najboljših močeh prizadeva za usklajevanje uporabnikov letališča in za dogovor z njimi o obveščanju potnikov, ki v takem primerih obtičijo na letališču.

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

(15) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 11*

Potniki s posebnimi potrebami

1. Pravice invalidov in oseb z omejeno mobilnostjo iz tega člena ne posegajo v pravice, ki jih uživajo v skladu z Uredbo (ES) št. 1107/2006.

2. Vse informacije, ki so potnikom zagotovljene v skladu s to uredbo, se zagotovijo v dostopni obliki.

3. V tej uredbi se naslednje kategorije potnikov štejejo za ‚potnike s posebnimi potrebami‘:

(a) invalidi, osebe z omejeno mobilnostjo in nosečnice, če je bil dejanski letalski prevoznik o njihovih posebnih potrebah glede pomoči obveščen, po možnosti ob rezervaciji ali prijavi na let, najpozneje pa takrat, ko je potnik obveščen o motnji na podlagi člena 4(2), člena 5(1) ali člena 6(1) ali zamudi povezovalni let na podlagi člena 6b(1);

(b) dojenčki in mladoletniki brez spremstva in

(c) osebe, ki potrebujejo posebno zdravniško pomoč, kar potrjuje zdravniško dovoljenje, razen če jim je bilo vkrcanje iz varnostnih razlogov zavrnjeno.

Šteje se, da obvestilo, ki se zagotovi letalskemu prevozniku glede okoliščin iz prvega pododstavka, zajema vse poti na podlagi pogodbe o zračnem prevozu.

4. Letalski prevoznik vsaki osebi, ki spremlja osebe iz odstavka 3 ali otroka v okviru iste pogodbe o zračnem prevozu, brezplačno ponudi možnost sedenja na sosednjih sedežih. Kadar sosednji sedeži niso na voljo, skuša letalski prevoznik spremljevalcu ali spremljevalcem pomagati poiskati sosednje sedeže.

5. Pri vkrcanju dajo dejanski letalski prevozniki prednost osebam iz odstavka 3 in vsem osebam ali priznanim psom pomočnikom, ki jih spremljajo, ter otrokom v otroških vozičkih in njihovemu spremljevalcu.

6. Dejanski letalski prevozniki zagotovijo, da so lahko dojenčki in otroci, ki potrebujejo otroški voziček, brez doplačila v njihovem otroškem vozičku pripeljani do izhoda za vkrcanje ali vrat zrakoplova in da jim je ta otroški voziček brez doplačila vrnjen pri vratih zrakoplova, razen če obstajajo omejitve glede varnosti, zaščite, zmogljivosti ali obratovanja.

7. Kadar upravljavec letališča ne izpolni obveznosti, ki jih ima na podlagi členov 7 in 8 Uredbe (ES) št. 1107/2006, ter invalidi in osebe z omejeno mobilnostjo zaradi tega zamudijo svoj let, je dejanski letalski prevoznik odgovoren za zagotovitev odškodnine, spremembe poti in pomoči tem potnikom v skladu s členi 7, 8 in 9 te uredbe. Letalski prevoznik tako spremembo poti in pomoč zagotovi tudi njihovemu spremljevalcu v skladu s pogoji iz člena 4(2) Uredbe (ES) št. 1107/2006.

Upravljavec letališča dejanskemu letalskemu prevozniku povrne stroške, ki so temu dejanskemu letalskemu prevozniku nastali v skladu s prvim pododstavkom tega odstavka. Komisija do 23. oktobra 2027 sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom pregleda iz člena 16h(3), v katerem določi praktične podrobnosti za to povračilo stroškov. S tem izvedbenim aktom se ne zmanjša odgovornost letalskega prevoznika v zvezi z zagotavljanjem odškodnine, spremembo poti in pomočjo potnikom na podlagi tega odstavka.

8. Kadar letalski prevoznik ali njegov pooblaščeni zastopnik sklene pogodbo z osebo, ki deluje v imenu mladoletnikov brez spremstva, da bi tem mladoletnikom zagotovil posebno pomoč pri njihovi poti, in ti mladoletniki zamudijo let, ker jim posebna pomoč ni bila zagotovljena, so dejanski letalski prevozniki odgovorni za zagotavljanje odškodnine, spremembo poti in pomoč tem mladoletnikom v skladu s členi 7, 8 in 9.

9. Pri spremembi poti in zagotavljanju pomoči v skladu s členoma 8 in 9 je dejanski letalski prevoznik še posebej pozoren na potrebe oseb iz odstavka 3 tega člena. Letalski prevozniki to spremembo poti in pomoč navedenim osebam, med drugim tudi vsem osebam ali priznanim psom pomočnikom, ki jih spremljajo, zagotovijo čim prej.

10. Člen 9(6) se ne uporablja za potnike iz odstavka 3 tega člena ali za osebe ali priznane pse pomočnike, ki jih spremljajo.“;

(16) vstavita se naslednja člena:

„*Člen 11a*

Osebni predmet in ročna prtljaga

1. Dejanski letalski prevozniki brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1107/2006 potnikom dovolijo, da v kabino brez doplačila nesejo osebni predmet.

Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1107/2006 dejanski letalski prevozniki potnikom dovolijo, da v kabino nesejo en kos ročne prtljage, pri čemer se upošteva prostornina kabine zrakoplova.

Ob ponudbi ali objavi letalskih prevoznin, se le-te, vključno z nadomestilom za kos ročne prtljage, vedno privzeto prikažejo pred začetkom postopka rezervacije.

Ta odstavek letalskim prevoznikom ali posrednikom ne preprečuje, da potnikom, ki prostovoljno potujejo brez ročne prtljage, ponudijo drugačne cene.

2. V primerih, kadar prevoz osebnega predmeta ali kosa ročne prtljage iz odstavka 1 iz posebnih razlogov, kot so varnostni razlogi, razlogi zmogljivosti ali sprememba vrste zrakoplova po opravljeni rezervaciji, v kabini ni mogoč, lahko dejanski letalski prevoznik ob prijavi na let ali vkrcanju, kot je ustrezno, zahteva, da se ta neregistrirana prtljaga prevaža v prtljažnem prostoru zrakoplova, za kar pa od potnika ne sme zahtevati doplačila.

3. Ta člen ne vpliva na omejitve v zvezi z neregistrirano prtljago, določene s pravili Unije, kot so tista, določena v Uredbi (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (*) in Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998 (**), ali tista, določena v mednarodnih pravilih o varnosti in varovanju.

Člen 11b

Vstopni kuponi

Potnikom se vkrcanje ne sme zavrniti z utemeljitvijo, da so uporabili svojo lastno natisnjeno različico digitalno izdanega vstopnega kupona, kolikor je ta natisnjen v jasni in strojno berljivi obliki. Vkrcanje se jim tudi ne sme zavrniti z utemeljitvijo, da niso doplačali za uporabo lastne tiskane različice digitalno izdanega vstopnega kupona.

Kadar letalski prevozniki izdajo digitalni vstopni kupon, morajo imeti potniki možnost, da vstopni kupon ob prijavi na let pridobijo digitalno, ne da bi morali za to dodatno zaprositi, in ne bi smeli biti dolžni imeti uporabniškega računa ali namenske aplikacije za to, da bi lahko vstopni kupon pridobili in natisnili.

Letalski prevozniki potniku, ki se je že prijavil na let, ne smejo zaračunati doplačila za izdajo natisnjene različice vstopnega kupona.

(*) Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj)

(**) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 z dne 5. novembra 2015 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva (UL L 299, 14.11.2015, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“;

(17) člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 12*

Druge pravice

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

Odškodnina, dodeljena v skladu s členom 7, ali povračilo stroškov, dodeljeno v skladu s členom 10(2) te uredbe, se odšteje od odškodnine ali znižanja cene, odobrenih v skladu z drugimi pravnimi akti, kot je Direktiva (EU) 2015/2302, če pravice, pri uveljavljanju katerih je bila dodeljena odškodnina ali znižanje cene, varujejo iste interese ali imajo isti cilj. Podobno se odškodnina ali znižanje cene, odobreno v skladu z drugimi pravnimi akti, kot je Direktiva (EU) 2015/2302, odšteje od odškodnine, odobrene v skladu s členom 7, ali povračila stroškov, odobrenega v skladu s členom 10(2) te uredbe, če pravice, za katere je odobrena odškodnina ali znižanje cene, ščitijo isti interes ali imajo isti cilj.

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

2. Brez poseganja v ustrezna načela in pravila nacionalnega prava, vključno sodne prakse, se odstavek 1 tega člena ne uporablja za prostovoljce v skladu s pogoji iz člena 4(2).

3. Kadar je bila potniku odškodnina ali povračilo stroškov že izplačano v skladu z zakonodajo tretje države, se znesek take odškodnine ali povračila stroškov odšteje od zneska odškodnine ali povračila stroškov, odobrenega v skladu s to uredbo.“;

(18) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 12a*

Popravek imen

1. Dejanski letalski prevoznik mora ob prejemu zahtevka, predloženega najpozneje 48 ur pred načrtovanim časom odhoda, popraviti napake v zapisu imena potnika ali v primeru upravne spremembe posodobiti ime potnika. Tak popravek ali posodobitev se vsaj enkrat izvede brezplačno in ne sme biti razlog za zavrnitev vkrcanja v skladu s členom 4.

2. Zahtevek iz odstavka 1 lahko vloži:

(a) potnik v zvezi s svojim imenom ali imenom potnika, čigar vozovnica je del iste pogodbe o zračnem prevozu kot vozovnica potnika, ki vloži zahtevek;

(b) posrednik v zvezi z imenom potnika, za katerega je posrednik opravil rezervacijo.

3. Popravek ali posodobitev, ki se opravi na podlagi odstavka 1, ne pomeni prenosa vozovnice s potnika na drugo osebo.“;

(19) člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 13*

Pravica do pravnih sredstev

Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ali nacionalnega prava ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, tudi od tretjih oseb, v skladu z veljavnim pravom Unije ali nacionalnim pravom. Zlasti ta uredba nikakor ne omejuje pravice dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva odškodnino ali povrnitev stroškov od letališča ali druge tretje osebe, s katero ima sklenjeno pogodbo.“;

(20) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 14*

Obveznosti obveščanja potnikov

1. Dejanski letalski prevoznik in posrednik na svojem spletnem mestu in v mobilni aplikaciji objavita informativno obvestilo, v katerem so navedene pravice na podlagi te uredbe, vključno z informacijami o postopku obravnave pritožb. Za izpolnitev te zahteve lahko dejanski letalski prevoznik in posrednik uporabita povzetek določb te uredbe, ki ga pripravi Komisija in ga objavi v vseh uradnih jezikih Unije.

2. Letalski prevozniki in posredniki pri ponujanju vozovnic za let ali povezovalne lete in pred njihovim nakupom potnika obvestijo o naslednjem:

(a) vrsti ponujene vozovnice ali vozovnic, predvsem o tem, ali zanje velja enotna pogodba o zračnem prevozu ali kombinacija ločenih pogodb o zračnem prevozu;

(b) pravicah in obveznostih potnika, dejanskega letalskega prevoznika in posrednika na podlagi te uredbe, kot so priložene pogodbi o zračnem prevozu, vključno z informacijami o postopkih obravnave pritožb in povračila stroškov;

(c) roku, v katerem lahko potnik zahteva popravek imena, kot je določeno v členu 12a, in postopku, po katerem lahko to stori;

(d) drugih pogojih pogodbe o zračnem prevozu;

(e) postopku za dvig osebnih predmetov ali ročne prtljage, pozabljenih v potniški kabini; te informacije morajo vključevati elektronske kontaktne podatke, ustrezne obrazce in vse druge ustrezne podrobnosti, ki jih potnik potrebuje za vložitev zahtevka, ter

(f) kontaktnih podatkih za pomoč in podporo v primeru motnje.

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

4. Upravljavec letališča ali po potrebi dejanski letalski prevoznik zagotovi, da je pri okencih za prijavo potnikov (vključno s samopostrežnimi avtomati za prijavo potnikov) in pri izhodu za vkrcanje jasno navedeno naslednje besedilo: ‚Ob zavrnitvi vkrcanja, odpovedi vašega leta ali zamudi vašega leta za najmanj dve uri ob odhodu ali zamudi za več kot tri ure ob prihodu na končni namembni kraj se obrnite na osebo pri okencu za prijavo na lete ali pri izhodu za vkrcanje in zahtevajte informativno obvestilo o vaših pravicah, zlasti glede povračila stroškov ali spremembe poti, pomoči in morebitne odškodnine‘. To besedilo je navedeno vsaj v jeziku oziroma jezikih kraja, v katerem je letališče, in v mednarodno uveljavljenem jeziku. Upravljavec letališča tudi zagotovi, da je pri okencih za prijavo potnikov poleg navedenega besedila prikazana koda QR ali drugo digitalno sredstvo za dostop do mobilne aplikacije Komisije o pravicah potnikov, ki vsebuje povzetek te uredbe. V ta namen upravljavci letališč sodelujejo z dejanskimi letalskimi prevozniki.

5. Dejanski letalski prevozniki potnikom po tem, ko kupijo vozovnice, informacije iz odstavka 2 brez nepotrebnega odlašanja zagotovijo na trajnem nosilcu podatkov.

6. Kadar je to ustrezno, letalski prevozniki in posredniki informacije na podlagi tega člena zagotovijo v jeziku pogodbe o zračnem prevozu in v mednarodno uveljavljenem jeziku.

7. Informacije za potnike ter korespondenca ali izmenjava obrazcev ali dokumentov z njimi na podlagi te uredbe, vključno v zvezi z obvestilom iz člena 7(4) in s ponudbami za izbiro možnosti ali dogovori v skladu s členi 4, 5, 6b, 7, 8 ali 8a, morajo biti zlahka dostopni ter zagotovljeni na jasen in nedvoumen način. Kadar se informacije, korespondenca, obrazci ali dokumenti zagotovijo z elektronskimi sredstvi, jih letalski prevozniki in posredniki zagotovijo na trajnem nosilcu podatkov ter navedejo datum in čas.

Letalski prevozniki in posredniki za take namene zagotovijo, da potniku ni treba imeti uporabniškega računa ali namenske aplikacije kot pogoj za to, da lahko dostopa do informacij, korespondence, obrazcev ali dokumentov na podlagi te uredbe ali jih prejema, vključno z vstopnimi kuponi, kar pa ne velja za informacije in dokumente, ki se nanašajo na zadeve, kot so programi zvestobe ali drugi komercialni programi, ki jih ponuja letalski prevoznik ali posrednik.

Dokazno breme v zvezi z ugotovitvijo, ali in kdaj so potnikom zagotovili potrebne informacije, korespondenco, obrazce ali dokumente, vključno v zvezi z obvestilom iz člena 7(4) in z vstopnimi kuponi ali ponudbami za izbiro možnosti ali dogovori v skladu s členom 4, 5, 6b, 7, 8 ali 8a, nosijo letalski prevozniki in posredniki.

Za namene te uredbe vsa komunikacijska sredstva potniku omogočajo hitro in brezplačno vzpostavitev stika z letalskimi prevozniki in posredniki ter učinkovito komunikacijo z njimi.“;

(21) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 15a*

Pritožba pri letalskem prevozniku ali posredniku

1. Vsi letalski prevozniki in posredniki vzpostavijo mehanizem za obravnavo pritožb v zvezi s pravicami in obveznostmi iz te uredbe, ki spadajo v njihovo področje odgovornosti.

2. Potniki lahko prek mehanizma iz odstavka 1 pri katerem koli letalskem prevozniku ali posredniku vložijo pritožbo v zvezi z njegovim področjem odgovornosti. Taka pritožba se vloži v 12 mesecih od datuma, na katerega se je let opravil ali bi se po voznem redu moral opraviti, ali v treh mesecih po vložitvi zahtevka za odškodnino, pri čemer se upošteva poznejši datum.

Naslovnik pritožbe potniku v sedmih delovnih dneh od prejema pritožbe potrdi njen prejem. Naslovnik pritožbe v enem mesecu od prejema pritožbe bodisi poda obrazložen odgovor bodisi – v upravičenih primerih – obvesti potnika, da bo končni odgovor prejel v času, krajšem od dveh mesecev od datuma prejema pritožbe.

Končni odgovor vsebuje tudi ustrezne kontaktne podatke organa ali organov, odgovornih za obravnavo pritožb na podlagi te uredbe. Ta obveznost se lahko izpolni tako, da se potnika napoti na seznam organov za obravnavo pritožb, ki ga da na voljo Komisija.

3. Dokazno breme glede ugotovitve zagotavljanja potrebnih informacij potnikom nosita letalski prevoznik in posrednik.“;

(22) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 16h*

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne predloži mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in uporabi se člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

(*) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“;

(23) člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 17*

Pregled in poročanje

1. Komisija do 23. oktobra 2031 in nato vsakih pet let poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o seznamu izrednih razmer iz Priloge glede na dogodke, ki so se zgodili v letih pred vsakim poročilom ter so vplivali na pravočasno in učinkovito opravljanje letov.

2. Komisija do 23. oktobra 2031 in nato vsakih pet let poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju, izvrševanju in rezultatih te uredbe. Komisija v poročilo vključi informacije o izboljšanem varstvu letalskih potnikov na letih iz tretjih držav, ki jih opravljajo letalski prevozniki tretjih držav.

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

Komisija v poročilu na podlagi prvega pododstavka oceni tudi:

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

(b) izvedljivost nadaljnje avtomatizacije zahtevkov za odškodnino ali plačil odškodnine za zamude.

3. Po potrebi se tem poročilom priložijo zakonodajni predlogi.“;

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

Člen 2

Uredba (ES) št. 2027/97 se spremeni:

(1) v členu 2 se odstavek 1 spremeni:

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

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

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

(b) dodajo se naslednje točke:

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

(i) ‚priznani pes pomočnik' pomeni psa, ki je posebej usposobljen za povečanje samostojnosti in samoodločbe invalidov ter je uradno priznan v skladu z veljavnimi nacionalnimi pravili, kadar ta pravila obstajajo;

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

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

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

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

(2) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 3*

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

2. Obveznost zavarovanja iz člena 6 Uredbe (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (*) in člena 11 Uredbe (ES) št. 1008/2008, kolikor se nanaša na odgovornost do potnikov, se razume kot zahteva, da se letalski prevoznik Unije zavaruje v zadostni višini, ki vsem osebam, upravičenim do odškodnine, zagotavlja izplačilo celotnega zneska odškodnine, do katere so upravičene v skladu s to uredbo.

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

(3) člen 3a se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 3a*

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

(4) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 5*

1. Letalski prevoznik Unije v primeru smrti ali poškodbe potnikov brez odlašanja, v vsakem primeru pa najpozneje petnajst dni po ugotovitvi identitete fizične osebe, upravičene do odškodnine, izplača predplačilo, ki je potrebno za kritje takojšnjih materialnih potreb v sorazmerju z nastalo škodo.

2. Brez poseganja v odstavek 1 tega člena predplačilo v primeru smrti potnikov na potnika ne sme biti manjše od 16 % najnižjega zneska odgovornosti, kot je določen na podlagi člena 21(1) Montrealske konvencije in kot ga določi Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije.

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

(5) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vsi letalski prevozniki pri prodaji storitve letalskega prevoza v Uniji potnikom na jasen in dostopen način zagotovijo izčrpne informacije o veljavnih postopkih, ki jih je treba upoštevati v primeru izgube, zamude ali poškodovanja prtljage. Letalski prevozniki poskrbijo, da je povzetek glavnih določb, ki urejajo odgovornost v zvezi s potniki in njihovo prtljago, vključno z roki za vložitev odškodninskega zahtevka in možnostjo vložitve posebne izjave o interesu, na voljo potnikom na vseh prodajnih mestih, tudi pri prodaji prek telefona ali interneta. Za izpolnitev te zahteve glede informacij letalski prevozniki Unije uporabijo obvestilo iz Priloge. Takšnega povzetka ali obvestila ni dovoljeno uporabiti kot podlago za odškodninski zahtevek ali za razlago določb te uredbe ali Montrealske konvencije.“;

(b) v odstavku 2 se doda naslednja alinea:

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

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

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

(d) dodajo se naslednji odstavki:

„4. Vsi letalski prevozniki v svojih mobilnih aplikacijah in na spletnih mestih ter upravljavci letališč na vseh letališčih Unije s komercialnim potniškim prometom na območjih za dostavo prtljage zagotovijo obrazec, s katerim lahko potnik takoj vloži pritožbo na spletu ali v tiskani obliki zaradi poškodovanja, zamude ali izgube prtljage.

Obrazec, ki ga potnikom zagotovijo upravljavci letališč, je enotni obrazec. Potniki imajo pravico, da pritožbo pri letalskih prevoznikih vložijo na tem enotnem obrazcu. Letalski prevozniki lahko potnikom zagotovijo svoj obrazec na svojih spletnih mestih, v mobilnih aplikacijah ali na papirju, če tak obrazec v dostopni obliki omogoča izbiro in vsebuje informacije iz enotnega obrazca ter je na voljo vsaj v jeziku rezervacije.

Letalski prevoznik kot datum vložitve tega obrazca šteje datum vložitve pritožbe na podlagi člena 31(2) in (3) Montrealske konvencije, čeprav pozneje morda zahteva dodatne informacije. Ta odstavek ne vpliva na pravico potnika do vložitve pritožbe na drug način v rokih iz Montrealske konvencije.

5. Komisija za zagotovitev enotnega izvajanja odstavka 4 tega člena sprejme izvedbeni akt, v katerem določi enotni obrazec. Ta enotni obrazec se določi v dostopni obliki. Komisija enotni obrazec v vseh uradnih jezikih Unije objavi na svojem spletišču. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 6d(2).

6. Vse informacije, ki se zagotovijo na podlagi tega člena, in pritožbeni obrazci so na voljo v dostopni obliki, da pa se jih na razpolago tudi osebam, ki ne uporabljajo digitalnih orodij.

7. Vse obveznosti obveščanja na podlagi tega člena veljajo tudi za posrednike, kadar prodajajo storitve letalskega prevoza v Unijo, iz Unije ali znotraj Unije.“;

(6) vstavijo se naslednji členi:

„*Člen 6a*

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

2. Komisija za zagotovitev enotnega izvajanja odstavka 1 tega člena sprejme izvedbeni akt, v katerem določi obrazec za posebno izjavo o interesu. Ta obrazec je v obliki, dostopni invalidom in osebam z zmanjšano mobilnostjo. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 6d(2).

Potniki imajo pravico, da posebno izjavo o interesu pri letalskih prevoznikih vložijo na tem enotnem obrazcu. Letalski prevozniki lahko potnikom zagotovijo svoj obrazec na svojih spletnih mestih, v mobilnih aplikacijah ali na papirju, če tak obrazec v dostopni obliki omogoča izbiro in vsebuje informacije iz enotnega obrazca ter je na voljo vsaj v jeziku rezervacije.

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

3. V primeru uničenja, izgube, poškodovanja ali zamude pri prevozu registrirane opreme za gibanje ali smrti ali poškodbe priznanega psa pomočnika je letalski prevoznik Unije odgovoren za plačilo zneska, ki ne presega zneska, ki ga je navedel potnik, razen če dokaže, da je zahtevani znesek višji od dejanskega interesa, ki ga ima za osebo dostava v namembni kraj.

4. Kadar se uporablja odstavek 3 tega člena in brez poseganja v člena 7 in 8 ter Prilogo I, četrti pododstavek, Uredbe (ES) št. 1107/2006, letalski prevoznik hitro naredi vse, kar je razumno mogoče, da bi zagotovil takoj potrebne začasne nadomestitve za registrirano opremo za gibanje in začasne rešitve za nadomestitev priznanih psov pomočnikov. Invalid ali oseba z omejeno mobilnostjo sme to začasno nadomestitev brezplačno obdržati, dokler ni izplačana odškodnina iz odstavka 3 ali dokler letalski prevoznik Unije pravnim ali fizičnim osebam ne povrne stroškov za potrebno začasno nadomestitev opreme za gibanje ali priznanega psa pomočnika.

5. Ravnanje, skladno z odstavkom 4, ne pomeni priznanja odgovornosti letalskega prevoznika Unije.

Člen 6b

Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1008/2008 vsi letalski prevozniki in posredniki pri prodaji storitev letalskega prevoza v Unijo, iz Unije ali znotraj Unije ob rezervaciji ter v svojih mobilnih aplikacijah in na spletnih mestih v dostopni obliki jasno navedejo, v primeru letalskih prevoznikov pa na zahtevo dajo na voljo tudi na letališču (tudi na samopostrežnih avtomatih za prijavo potnikov), podatke o:

— maksimalnih dovoljenih merah in teži prtljage, ki odražajo prevoznino za potovalni razred, ki jo potniki smejo nesti v kabino in oddati v prtljažni prostor zrakoplova, za vsak let, zajet v potnikovi rezervaciji;

— vseh omejitvah glede števila kosov, ki bi se uporabljale v okviru določene maksimalne dovoljene prtljage;

— pogojih, pod katerimi se v potniški kabini ali v prtljažnem prostoru zrakoplova prevažajo občutljivi ali dragoceni predmeti, kot so glasbila, športna oprema, otroški vozički in sedeži za dojenčke;

— vseh morebitnih dodatnih stroških za prevoz registrirane in neregistrirane prtljage, vključno z glasbili iz člena 6c;

— posebnih razlogih, ki bi lahko preprečili prevoz neregistrirane prtljage v kabini.

Člen 6c

1. Letalski prevoznik Unije potniku dovoli, da nese glasbilo v potniško kabino zrakoplova ob upoštevanju veljavnih pravil o varnosti in varovanju ter tehničnih specifikacij in omejitev zadevnega zrakoplova. Glasbila se lahko prevažajo v kabini zrakoplova pod pogojem, da jih je mogoče varno shraniti v ustrezen prostor za prtljago v kabini ali pod ustrezen potniški sedež. Glasbila so del potnikove dovoljene neregistrirane prtljage. Letalski prevoznik lahko potnikom omogoči, da poleg te dovoljene prtljage nosijo še drug kos ročne prtljage, pri čemer se lahko zaračunajo dodatni stroški.

2. Kadar je glasbilo preveliko, da bi ga bilo mogoče varno shraniti v ustrezen prostor za prtljago v kabini ali pod ustrezen potniški sedež, lahko letalski prevoznik zahteva plačilo dodatne prevoznine, kadar se takšno glasbilo, ob upoštevanju veljavnih pravil o varnosti in varovanju, prevaža kot neregistrirana prtljaga na drugem sedežu. Za to dodatno prevoznino se ne plačajo davki iz člena 23(1), točke (b), (c) in (d), Uredbe (ES) št. 1008/2008. Potnik in glasbilo sta na sosednjih sedežih, pri čemer je glasbilo na sedežu ob oknu. Na zahtevo se glasbila ob upoštevanju veljavnih varnostnih predpisov, prostorskih omejitev in tehničnih specifikacij zadevnega zrakoplova prevažajo v ogrevanem delu prtljažnega prostora zrakoplova, kadar je ta na voljo.

Člen 6d

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

(*) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).“;

(7) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 7*

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 23. oktobra 2031 poroča o izvajanju in rezultatih te uredbe.

Poročilu se po potrebi priloži zakonodajni predlog.“;

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

Člen 3

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

Uporablja se od 23. oktobra 2027.

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

V Strasbourgu, 16. septembra 2026

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik*
R. METSOLA	T. BYRNE

PRILOGA I

„PRILOGA

Neizčrpni seznam razmer, ki predstavljajo izredne razmere

Za izredne se štejejo naslednje razmere:

1. razmere, ki ne izhajajo iz delovanja zrakoplova:

   (a) naravne nesreče, ki niso združljive z varno izvedbo leta;

   (b) okoljske nesreče, ki jih ni povzročil dejanski letalski prevoznik in ki niso združljive z varno izvedbo leta;

   (c) vremenske razmere ali škoda na zrakoplovu, nastala zaradi vremenskih dogodkov, ki niso združljivi z varno izvedbo leta;

   (d) vojna ali upor, ki ni združljiv z varno izvedbo leta;

   (e) resne čezmejne grožnje za zdravje, ki spadajo na področje uporabe člena 2(1) ali (4) Uredbe (EU) 2022/2371 Evropskega parlamenta (*) in Sveta in niso združljive z varno izvedbo leta;

2. incidenti, povezani s potnikom:

   (a) incidenti zaradi motečega vedenja potnika v smislu Montrealskega protokola iz leta 2014, ki niso združljivi z varno izvedbo leta, zaradi katerih je treba let prekiniti ali skreniti z načrtovane poti ali zaradi katerih nastane zamuda pri odhodu leta, razen če je dejanski letalski prevoznik povzročil tako vedenje;

   (b) tveganja za zdravje ali nujni zdravstveni primeri, ki se odkrijejo tik pred odhodom leta ali zaradi katerih je treba prekiniti let ali skreniti z načrtovane poti;

3. drugi incidenti:

   (a) škoda, ki jo povzročijo sabotaže ali teroristična dejanja, ki niso združljiva z varno izvedbo leta;

   (b) varnostna tveganja ali škoda, ki jo povzročijo druga protipravna dejanja, ki niso združljiva z varno izvedbo leta, če dejanski letalski prevoznik dejansko ne more vplivati na razmere;

   (c) skrite proizvodne napake ali napake pri zasnovi, ki jih odkrije proizvajalec ali pristojni organ, ki niso združljive z varno izvedbo leta;

   (d) omejitve upravljanja zračnega prometa ali zmogljivosti letališča ali zaprtje zračnega prostora, vključno z zaprtjem vzletno-pristajalne steze s strani organov, če je dogodek posledica odločitve, na katero dejanski letalski prevoznik dejansko ni mogel vplivati;

   (e) delno ali popolno nenačrtovano zaprtje letališča, vključno s splošno okvaro letališkega sistema, izpadom električne energije, izpadom elektronskih komunikacij, ali aktivacija načrta izrednih ukrepov s strani upravljavca letališča, ki niso združljivi z načrtovano in varno izvedbo leta;

   (f) splošna okvara sistema za dovod goriva, če to ni neločljivo povezano z delovanjem zrakoplova in če dejanski letalski prevoznik nad tem nima dejanskega nadzora;

(g) stavke pri izvajalcih bistvenih letaliških storitev, kot so upravljavec letališča, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali izvajalci storitev zemeljske oskrbe, ki jih letalski prevozniki dejansko ne izberejo v smislu Direktive 96/67/ES, če dejanski letalski prevoznik ali skupina podjetij, ki ji ta letalski prevoznik pripada, nad njimi nima dejanskega nadzora;

(h) stavke pri dejanskem letalskem prevozniku, če je do njih prišlo zaradi zahtev, ki jih lahko izpolnijo le javni organi, in če dejanski letalski prevoznik ali skupina podjetij, ki ji ta letalski prevoznik pripada, nad njimi nima dejanskega nadzora;

(i) škoda na zrakoplovu na tleh ali v zraku, ki jo povzročijo tretje osebe, za katere letalski prevoznik ni odgovoren, živali ali tujki in ki ni združljiva z varno izvedbo leta;

(j) kontaminirana vzletno-pristajalna steza letališča, ki ni združljiva z varno izvedbo leta, če za kontaminacijo ni kriv letalski prevoznik;

(k) po odhodu, resna tveganja za zdravje ali nujni zdravstveni primeri člana posadke, zaradi česar je treba prekiniti let ali skreniti z načrtovane poti;

(l) operativne pomanjkljivosti pri izvajalcih bistvenih letaliških storitev, kot so upravljavec letališča, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in izvajalci storitev zemeljske oskrbe, ki jih letalski prevozniki dejansko ne izberejo v smislu Direktive 96/67/ES, če dejanski letalski prevoznik ni mogel izvajati učinkovitega nadzora nad zadevnimi izvajalci bistvenih storitev.

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

PRILOGA II

„PRILOGA

Informativno obvestilo iz člena 6

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

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

ODŠKODNINA V PRIMERU SMRTI ALI POŠKODBE

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

Brez poseganja v člen 20 Montrealske konvencije o razbremenitvi odgovornosti letalskega prevoznika slednji ne more izključiti ali omejiti svoje odgovornosti v primeru odškodninskih zahtevkov za škodo do omejitve v skladu s členom 21 Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije ([1]). Za škodo, ki presega ta znesek, letalski prevoznik ni odgovoren, če dokaže, da:

— škoda ni bila posledica malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve letalskega prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščencev ali

— je škoda nastala izključno zaradi malomarnosti ali drugega nedopustnega dejanja ali opustitve tretje osebe.

PREDPLAČILA

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

ZAMUDE PRI PREVOZU POTNIKOV

V primeru zamude pri prevozu potnikov je letalski prevoznik odgovoren za škodo, razen če je sprejel vse razumne ukrepe za preprečitev škode ali če sprejetje takšnih ukrepov ni bilo mogoče. Odgovornost za zamudo pri prevozu potnikov je omejena na omejitev, določeno v členu 22(1) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije ([3]).

ZAMUDE PRI PREVOZU PRTLJAGE

V primeru zamude pri prevozu prtljage je letalski prevoznik odgovoren za škodo do omejitve, določene v členu 22(2) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije ([4]), pri čemer omejitev odškodnine velja na potnika in ne na kos registrirane prtljage. Letalski prevoznik ni odgovoren, če je sprejel vse razumne ukrepe za preprečitev škode, ki je posledica takšne zamude, ali če sprejetje takšnih ukrepov ni bilo mogoče.

([1]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek te omejitve v lokalni valuti.
([2]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek predplačila v lokalni valuti.
([3]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek te omejitve v lokalni valuti.
([4]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek te omejitve v lokalni valuti..

UNIČENJE, IZGUBA ALI POŠKODOVANJE PRTLJAGE

Letalski prevoznik je odgovoren za škodo do omejitve, določene v členu 22(2) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije ([5]), pri čemer omejitev odškodnine velja na potnika in ne na kos prtljage.

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

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

VIŠJE OMEJITVE ODGOVORNOSTI V ZVEZI S PRTLJAGO

Potnik ima pravico do višje omejitve odgovornosti, če najpozneje ob prijavi poda posebno izjavo o interesu in plača dodatno pristojbino, če je zahtevana. Ta dodatna pristojbina temelji na tarifi, ki je odvisna od dodatnih stroškov prevoza in zavarovanja zadevne prtljage, ki presegajo omejitev odgovornosti v omejitvi, določeni v členu 22(2) Montrealske konvencije, kot jo je posodobila Mednarodna organizacija civilnega letalstva na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije ([6]). Tarifa se da na voljo potnikom na njihovo zahtevo.

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

RAZBREMENITEV ODGOVORNOSTI

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

ROK ZA PRITOŽBE V ZVEZI S PRTLJAGO

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

ODGOVORNOST POGODBENIH IN DEJANSKIH PREVOZNIKOV

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

([5]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek te omejitve v lokalni valuti.
([6]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek te omejitve v lokalni valuti.

ROK ZA VLOŽITEV TOŽBE

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

UNIČENJE, IZGUBA, POŠKODOVANJE ALI ZAMUDA OPREME ZA GIBANJE

Letalski prevoznik je odgovoren za uničenje, izgubo, poškodovanje ali zamudo opreme za gibanje do omejitve, določene v členu 22(2) Montrealske konvencije, na podlagi člena 24(2) Montrealske konvencije ([7]), pri čemer omejitev odškodnine velja na potnika in ne na kos prtljage.

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

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

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

PODLAGA ZA OBVEŠČANJE

Navedene določbe temeljijo na Montrealski konvenciji z dne 28. maja 1999, ki se v Uniji izvaja z Uredbo (ES) št. 2027/97 (kot je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 in Uredbo (EU) 2026/2202) in v državah članicah z njihovo nacionalno zakonodajo.“

([7]) Letalski prevoznik v oklepaju navede približen znesek te omejitve v lokalni valuti.