EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 13. 3. 2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 62 final}
{SWD(2013) 63 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Súčasný právny rámec

V nariadení (ES) č. 261/2004[1] sa v závislosti od okolností prerušenia cesty požaduje, aby letecký dopravcovia:

– poskytli cestujúcim pomoc, ako je jedlo a občerstvenie, telefónne hovory a hotelové ubytovanie;

– ponúkli presmerovanie a úhrady;

– zaplatili paušálnu náhradu až do výšky 600 EUR pre každého cestujúceho v závislosti od vzdialenosti letu a

– aktívne informovali cestujúcich o ich právach.

Letecká spoločnosť nie je povinná platiť finančnú náhradu, ak môže dokázať, že zrušenie alebo meškanie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami. Povinnosti starostlivosti a pomoci sú však zachované aj v takých situáciách.

V nariadení sa od členských štátov vyžaduje aj zriadenie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva s cieľom zabezpečiť správne uplatňovanie nariadenia.

Práva cestujúcich podľa nariadenia by sa nemali zamieňať s ich právami podľa **Montrealského dohovoru:** zatiaľ čo uvedený dohovor stanovuje individuálne odškodnenie cestujúcich hodnotené v jednotlivých prípadoch v závislosti od osobitných okolností cestujúceho, nariadenie (ES) č. 261/2004 stanovuje štandardizované nároky (týkajúce sa pomoci a starostlivosti), ktoré sa vzťahujú na všetkých cestujúcich bez ohľadu na jednotlivé okolnosti.

Na základe **Montrealského dohovoru** (prevedeného do práva EÚ **nariadením (ES) č. 2027/97**[2]) môže mať cestujúci nárok na náhradu v prípade **nesprávneho zaobchádzania s batožinou** (ale s limitom vo výške 1 200 EUR) s výnimkou prípadov, keď letecká spoločnosť môže preukázať, že prijala všetky primerané opatrenia, aby zamedzila škodám, alebo že prijatie takýchto opatrení nebolo možné. Na rozdiel od nariadenia (ES) č. 261/2004 sa ani v nariadení (ES) č. 2027/97, ani v Montrealskom dohovore nevyžaduje zriadenie orgánov presadzovania práva s cieľom zabezpečiť ich správne uplatňovanie.

1.2. Vývoj v poslednom období

Letecké spoločnosti často neposkytujú cestujúcim práva, na ktoré majú nárok v prípadoch odmietnutia nástupu do lietadla, veľkého meškania, zrušenia letov alebo nesprávneho zaobchádzania s batožinou, najmä na základe nariadenia (ES) č. 261/2004 (ďalej len „nariadenie“) a nariadenia (ES) č. 2027/97.

---

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

[2] Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave<RD> (Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1), zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, 30.5.2002, s. 2).

V **správe** Komisie **o občianstve EÚ** z októbra 2010 o odstránení prekážok vykonávania práv občanov EÚ[3] boli oznámené opatrenia na zabezpečenie súboru spoločných práv cestujúcich akýmkoľvek dopravným prostriedkom v celej EÚ a patričné presadzovanie týchto práv.

V **bielej knihe** Komisie **o doprave** prijatej 28. marca 2011 sa medzi jej iniciatívami uvádza potreba „zabezpečiť jednotný výklad právnych predpisov EÚ v oblasti práv cestujúcich a ich harmonizované a účinné presadzovanie s cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre odvetvie dopravy a zároveň vytvorenie európskej normy pre bezpečnosť občanov“.[4]

V **oznámení Komisie z 11. apríla 2011**[5] sa uvádza, že sa uplatňuje rôzny výklad ustanovení nariadenia (ES) č. 261/2004 v dôsledku nezrozumiteľných častí a nedostatkov v platnom texte a nejednotného presadzovania práva v členských štátoch. Okrem toho je pre cestujúcich ťažké, aby presadzovali svoje osobné práva.

V reakcii na uvedené oznámenie Komisie prijal **Európsky parlament** (EP) 29. marca 2012 uznesenie[6]. EP je presvedčený, že náležité uplatňovanie existujúcich pravidiel členskými štátmi a leteckými dopravcami, presadzovanie dostatočných a jednoduchých nápravných prostriedkov a poskytovanie presných informácií cestujúcim o ich právach by malo byť základným kameňom opätovného získania dôvery cestujúcich. Európsky parlament ľutuje, že vnútroštátne orgány presadzovania práva nie vždy zabezpečujú účinnú ochranu práv cestujúcich. Pokiaľ ide o nariadenie (ES) č. 261/2004, EP žiada Komisiu, aby navrhla objasnenie práv cestujúcich, najmä pojmu „mimoriadne okolnosti“.

Právne predpisy EÚ musia byť v plnom súlade s **Chartou základných práv**[7]. Konkrétnejšie povedané, z článku 38 vyplýva, že vo všetkých politikách Únie by sa mala dosiahnuť vysoká úroveň ochrany spotrebiteľov. Iné príslušné ustanovenia zahŕňajú právo na ochranu osobných údajov (článok 8), zákaz akejkoľvek formy diskriminácie a integráciu zdravotne postihnutých osôb (články 21 a 26) a právo na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý proces (článok 47).

Judikatúra mala rozhodujúci vplyv na výklad nariadenia. Súdny dvor Európskej únie vo veci C-344/04 (IATA) potvrdil plný súlad s Montrealským dohovorom a komplementaritu medzi týmito dvoma právnymi nástrojmi. Vo veci C-549/07 Wallentin-Hermann súd objasnil, že technický problém v lietadle by sa nemal považovať za „mimoriadnu okolnosť“. Vo veci Sturgeon (spojené veci C-402/07 a C-432/07) Súdny dvor Európskej únie konštatoval, že cestujúci majú z dôvodu veľkých meškaní pri prílete v trvaní aspoň troch hodín nárok na náhradu.

Cieľom tohto návrhu je podporiť záujem cestujúcich leteckej dopravy zabezpečením toho, aby leteckí dopravcovia dodržiavali vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave počas prerušenia cesty a pritom zohľadnili finančné dôsledky pre odvetvie leteckej dopravy

---

3 KOM(2010) 603, 16.10.2010.

4 Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení, pozri stranu 23: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF

5 Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:EN:PDF). KOM (2011) 174 v konečnom znení.

6 Uznesenie Európskeho parlamentu o fungovaní a uplatňovaní stanovených práv cestujúcich v leteckej doprave, 2011/2150(INI), http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-99

7 Ú. v. ES C 364, 18.12.2000, s. 1.

a zaistili, že leteckí dopravcovia budú pracovať za harmonizovaných podmienok na liberalizovanom trhu.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIA VPLYVU

2.1. Konzultačný postup

Verejné konzultácie sa uskutočnili od 19. decembra 2011 do 11. marca 2012; bolo doručených 410 vyjadrení. Výsledky sú k dispozícii na webovej stránke Komisie[8]. Okrem toho jeden konzultant uskutočnil jednotlivé podrobnejšie rozhovory a konzultácie s 98 zainteresovanými stranami zo všetkých zainteresovaných skupín.

Nakoniec 30. mája 2012 Komisia a Európsky hospodársky a sociálny výbor spoločne usporiadali konferenciu, ktorá zainteresovaným stranám poskytla príležitosť reagovať na výsledky verejných konzultácií. Vystúpenia a zápisnice z konferencie sa nachádzajú na webovej stránke Komisie[9].

Zástupcovia spotrebiteľov a cestujúcich sa zamerali hlavne na nedostatočné dodržiavanie predpisov a nedostatočné presadzovanie práva, najmä pokiaľ ide o finančnú náhradu v prípade meškania. **Letecké spoločnosti a ich združenia** boli väčšinou toho názoru, že finančné náklady nariadenia sú príliš vysoké, najmä že letecké spoločnosti majú neobmedzenú zodpovednosť za letecké udalosti, ku ktorým nedošlo ich vinou (napr. kríza spôsobená mrakom sopečného popola v apríli 2010). Letecké spoločnosti veľmi kritizovali dôsledky rozsudku vo veci Sturgeon, ktorý spôsobil nadmerné náklady. Názory **združení cestovných agentúr a cestovných kancelárií** boli podobné ako názory leteckých spoločností, ale s niektorými podstatnými výnimkami, napríklad pokiaľ ide o právo na presmerovanie alebo použitie jednotlivých segmentov letenky (politika „no show“). **Letiská** vyjadrili značné námietky týkajúce sa zodpovednosti, ktorá im bola uložená na základe revidovaného nariadenia.

Orgány na národnej a nižšej úrovni, ktoré reagovali na verejné konzultácie, vyjadrili na väčšinu otázok názory podobné stanoviskám združení spotrebiteľov/cestujúcich, ale citlivejšie reagovali na hospodárske, rozpočtové a právne obmedzenia.

2.2. Posúdenie vplyvu

Komisia posúdila štyri možnosti politiky s cieľom zlepšiť uplatňovanie a presadzovanie práv cestujúcich v leteckej doprave. Odlišujú sa zvoleným kompromisom medzi prísnejším presadzovaním práva a upravenými hospodárskymi stimulmi pre letecké spoločnosti: vyššie náklady sú stimulom pre letecké spoločnosti, aby minimalizovali náklady spojené s dodržiavaním predpisov a snažili sa neposkytovať cestujúcim ich práva. Politika prísnejších sankcií je stimulom pre dodržiavanie predpisov. Preto u možností, kde náklady vyvolané povinnosťami vyplývajúcimi z nariadenia sú vyššie, musí byť politika presadzovania práva prísnejšia a lepšie koordinovaná a naopak.

Takáto voľba sa zvažovala preto, lebo úplné zameranie na presadzovanie práva bez riešenia hospodárskych prekážok spojených s dodržiavaním predpisov by si vyžadovalo pridelenie značných prostriedkov z verejných zdrojov pre orgány presadzovania práva.

Možnosť 1: zameranie na hospodárske stimuly (malá zmena presadzovania práva): na základe možnosti 1 je presadzovanie práva lepšie koordinované, a to hlavne prostredníctvom lepšieho toku informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania práva

[8] http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm

[9] http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm

a Komisiou. Táto možnosť sa zameriava hlavne na zníženie nákladov nahradením niektorých povinností týkajúcich sa starostlivosti (napr. stravovanie, ubytovanie) povinnosťou leteckých spoločností navrhnúť dobrovoľné poistenie pre cestujúcich.

Možnosť 2: vyváženie prísnejšej politiky presadzovania práva s hospodárskymi stimulmi: politika presadzovania práva je posilnená väčšou koordináciou vnútroštátnych orgánov presadzovania práva. Vnútroštátne orgány presadzovania práva by museli zlepšiť informácie, ktoré poskytujú Komisii o svojich činnostiach, a Komisia môže žiadať vyšetrovanie, a to najmä v prípadoch zahŕňajúcich viacej členských štátov. Dodatočné náklady vyplývajúce z väčšej starostlivosti a pomoci sú kompenzované úpravami celkovej výšky finančnej náhrady. Možno to dosiahnuť znížením frekvencie platieb náhrad pomocou dvoch variantov:

- **variant 2a**: zvýšenie prahovej doby, po ktorej má cestujúci právo na náhradu v prípade meškania, zo súčasných troch hodín najmenej na päť hodín;
- **variant 2b:** rozšírenie rozsahu „mimoriadnych okolností“ tak, aby zahŕňali technické chyby.

V správe o posúdení vplyvu sa u obidvoch variantov 2a a 2b analyzuje, či by ďalšia úprava výšky paušálnych náhrad bola účelná.

Na základe možnosti 2 by bol limit 3 alebo 4 dní pre povinnosť ubytovania v situáciách dlhotrvajúcich mimoriadnych udalostí. Aby sa zmiernil dopad na cestujúcich, zavádza sa plánovanie nepredvídaných udalostí a rýchlejšie presmerovanie.

Možnosť 3: zameranie na presadzovanie práva: táto možnosť sa plne sústreďuje na dôraznejšie presadzovanie práva a objasňuje existujúce práva cestujúcich, aby sa zaistilo ich účinnejšie uplatňovanie.

Možnosť 4: centralizované presadzovanie práva: možnosť 4 sa zameriava na politiku plne centralizovaného presadzovania práva, ktorá musí pôsobiť proti negatívnym stimulom nákladov spojených s dodržiavaním predpisov: súčasťou tejto možnosti je preto ústredný orgán EÚ pre presadzovania práva.

V možnostiach 3 a 4 by odvetvový fond – financovaný odvodom z každej letenky – zabezpečil neustálu starostlivosť v prípadoch dlho trvajúcich mimoriadnych udalostí úhradou aspoň časti nákladov vzniknutých leteckým spoločnostiam.

Všetky možnosti politiky majú niektoré spoločné vlastnosti, ako je:

- objasnenie mnohých otázok (napr. mimoriadne okolnosti uvedené vyššie, povinnosti presmerovania, starostlivosť počas zdržaní na odbavovacej ploche, práva v prípade zmeškania spojení atď.);
- funkčné oddelenie všeobecného presadzovania práva a vybavovania jednotlivých sťažností, pričom vybavovanie sťažností môžu prevziať orgány zaoberajúce sa alternatívnym riešením sporov (ADR – alternative dispute resolution). Leteckí dopravcovia, ako aj orgány poverené vybavovaním jednotlivých sťažností by sa riadili jasným postupom vybavovania sťažností (vrátane maximálnych lehôt na odpoveď);
- zapojenie iných účastníkov trhu: väčšia možnosť leteckých spoločností uplatniť postih tretích strán zodpovedných za prerušenie cesty; stanovenie plánov nepredvídaných udalostí medzi používateľmi letiska.

Z posúdenia vplyvu vyplýva, že možnosť 2 sa preferuje pred ostatnými možnosťami, pretože by najefektívnejšie a najúčinnejšie posilnila práva cestujúcich a súčasne by zohľadnila

finančný vplyv na odvetvie leteckej dopravy. Variant 2a sa mierne uprednostňuje pred variantom 2b, lebo udržiavanie príliš krátkej prahovej doby meškania (ako je to v prípade variantu 2b) by mohlo viesť k viacerým zrušeniam letov a variant 2a zabezpečuje lepší súlad medzi právom na odškodnenie a právom na náhradu (obidvoje vzniká najskôr po 5 hodinách). V posúdení vplyvu sa neuvádza prednosť, pokiaľ ide o ďalšie čiastkové varianty možnosti 2a (t. j. upravené výšky náhrad a/alebo viaceré prahové doby pre náhradu za meškanie).

Náklady leteckých dopravcov spojené s dodržiavaním predpisov by boli na základe možnosti 2 podobné ako v porovnaní so súčasným nariadením, ale ich vzostupný potenciál by bol obmedzený v prípade rastúceho podielu cestujúcich s nárokom na náhradu alebo dlhotrvajúcej mimoriadnej udalosti.

Komisia sa rozhodla predložiť návrh v súlade so záverom posúdenia vplyvu, t. j. zodpovedajúci jeho možnosti 2a vrátane jednotnej 5-hodinovej prahovej doby pre náhradu za meškanie pre všetky cesty v rámci EÚ. Pokiaľ ide o čiastkové možnosti, návrh nemení výšky náhrad, ale zavádza dlhšiu prahovú dobu pre náhradu za meškanie v prípade ciest mimo EÚ na vzdialenosť dlhšiu než 3 500 km s ohľadom na špecifické problémy, ku ktorým dochádza pri cestách na väčšie vzdialenosti, keď sa musia riešiť príčiny meškania ďaleko od domovskej základne leteckého dopravcu (9 hodín pre cesty mimo EÚ na vzdialenosť medzi 3 500 a 6 000 km a 12 hodín pre cesty mimo EÚ na vzdialenosť aspoň 6 000 km).

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Právny základ

Návrh sa zakladá na článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

3.2. Subsidiarita a proporcionalita

Po prvé, členské štáty majú obmedzený rozsah pôsobnosti, aby mohli samé konať s cieľom chrániť spotrebiteľov, pretože nariadenie (ES) č. 1008/2008[10] o leteckých dopravných službách neumožňuje členským štátom klásť ďalšie požiadavky na leteckých dopravcov prevádzkujúcich služby v rámci EÚ.

Po druhé, väčšina problémov spojených s právami cestujúcich v leteckej doprave sa vzťahuje na odchýlky v uplatňovaní/presadzovaní nariadení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97 v členských štátoch, ktoré oslabujú práva cestujúcich a ovplyvňujú rovnaké podmienky medzi leteckými dopravcami. Tieto problémy môže riešiť len koordinovaný zásah EÚ.

Okrem toho je návrh v súlade so zásadou proporcionality. Všetky dodatočné náklady hospodárskych subjektov a vnútroštátnych orgánov sú obmedzené na náklady potrebné s cieľom zlepšiť uplatňovanie a presadzovanie práv cestujúcich. Zvýšenie nákladov spojených s poskytovaním starostlivosti a pomoci alebo náhrady v prípade dlhého meškania je kompenzované úpravami prahových dôb zakladajúcich právo na náhradu.

3.3. Podrobné vysvetlenie návrhu

3.3.1. Zabezpečiť účinné a jednotné presadzovanie práv cestujúcich

Cieľom návrhu je zlepšiť presadzovanie práva objasnením kľúčových zásad a implicitných práv cestujúcich, ktoré v minulosti vyvolali mnoho sporov medzi leteckými spoločnosťami a cestujúcimi, a posilnením a lepšou koordináciou politík presadzovania práva vykonávaných na vnútroštátnej úrovni.

[10] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008.

3.3.1.1. Vysvetlenie kľúčových zásad

- **Vymedzenie pojmu „mimoriadne okolnosti“:** návrh jasne vymedzuje pojem v súlade s rozhodnutím Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-549/07 (Wallentin-Herman), t. j. okolnosti, ktoré nepatria do obvyklého výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho kontrole z dôvodu ich povahy alebo pôvodu takýchto okolností. Okrem toho pre ďalšiu právnu istotu návrh zavádza neúplný zoznam okolností, ktoré sa majú považovať za mimoriadne, a okolností, ktoré sa nemajú považovať za mimoriadne (článok 1 ods. 1 písm. e) návrhu – článok 2 písm. m) zmeneného nariadenia 261/2004 – a príloha 1).

- **Právo na náhradu v prípade dlhých meškaní:** do znenia nariadenia (ES) č. 261/2004 návrh výslovne zavádza právo na náhradu v prípade dlhých meškaní – ako to oznámil Súdny dvor Európskej únie v spojených veciach C-407/07 a C-432/07 (Sturgeon). S cieľom zamedziť zvýšeniu počtu zrušených letov (ktoré sú všeobecne nepríjemnejšie pre cestujúcich) sa však prahová doba, po ktorej vzniká právo na náhradu, navrhuje zvýšiť z troch na päť hodín pre všetky cesty v rámci EÚ. Hoci sa pre EÚ navrhuje jedna prahová doba, pri cestách z/do tretích krajín táto prahová doba bude závisieť od precestovanej vzdialenosti, aby sa zohľadnili praktické problémy leteckých dopravcov pri odstraňovaní príčin meškania na vzdialených letiskách (pozri bod 3.3.2) (článok 1 ods. 5 návrhu – článok 6 ods. 2 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- **Právo na presmerovanie:** návrh objasňuje, že ak letecký dopravca nemôže cestujúceho presmerovať na vlastné letecké linky do 12 hodín, musí sa obrátiť na iných dopravcov alebo iné druhy dopravy za podmienky, že majú k dispozícii voľné miesta (článok 1 ods. 8 návrhu – článok 8 ods. 5 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- **Právo na starostlivosť:** ak v súčasnosti prahová doba pre starostlivosť závisí od vzdialenosti letu (2, 3 alebo 4 hodiny), návrh ju zjednodušuje zavedením jednotnej prahovej doby 2 hodín pre lety na všetky vzdialenosti (článok 1 ods. 5 návrhu – článok 6 ods. 1 písm. i) zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- **Zmeškaný prípojný let:** návrh potvrdzuje, že cestujúci, ktorí nestihnú letecké spojenie, pretože ich predchádzajúci let mal meškanie, majú právo na starostlivosť (poskytovanú leteckým dopravcom prevádzkujúcim nestihnutý let, ktorý je najvhodnejší pre poskytovanie tejto starostlivosti) a za určitých okolností právo na náhradu (poskytovanú leteckým dopravcom prevádzkujúcim zmeškaný let, lebo bol dôvodom celkového meškania). Toto právo by sa však uplatňovalo, len ak sú prípojné lety súčasťou jednej prepravnej zmluvy, lebo v tomto prípade sa dotknutí leteckí dopravcovia zaviazali, že zabezpečia plánované spojenie medzi letmi a sú si toho vedomí. Leteckí dopravcovia si zachovávajú právo dohodnúť sa na rozdelení nákladov medzi sebou (článok 1 ods. 6 návrhu – článok 6a zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- **Reorganizácia:** návrh potvrdzuje, že cestujúci v letoch reorganizovaných s kratšou lehotou oznámenia než dva týždne pred pôvodne plánovaným časom majú podobné práva ako cestujúci zmeškaného letu (článok 1 ods. 5 návrhu – článok 6 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- **Zdržania na odbavovacej ploche:** návrh jasne stanovuje práva cestujúcich, keď sa lietadlo zdrží na odbavovacej ploche, najmä právo vystúpiť z lietadla po piatich

hodinách (v súlade s právom na náhradu) (článok 1 ods. 5 návrhu – článok 6 ods. 5 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- **Čiastočný zákaz politiky „no show“:** návrh potvrdzuje, že cestujúcim sa nesmie odmietnuť nástup do lietadla na spiatočnej ceste na rovnakú letenku z dôvodu, že nepoužili let na miesto, z ktorého sa vracajú. Tento zákaz sa však nedotýka práva leteckých spoločností stanoviť osobitné pravidlá týkajúce sa postupného použitia letov na tej istej ceste. Komisia sa rozhodla proti úplnému zákazu politiky „no show“, lebo by obmedzila letecké spoločnosti v ponuke nepriamych letov za nižšie ceny než priame lety, a tým by narušila hospodársku súťaž (článok 1 ods. 3 písm. b) návrhu – článok 4 ods. 4 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).
- **Právo na informácie:** právo na informácie o prerušení letu by cestujúci mali mať ihneď, ako sú k dispozícii (článok 1 ods. 13 návrhu – článok 14 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

3.3.1.2. Zabezpečiť účinné a jednotné sankcie

Návrh objasňuje úlohu vnútroštátnych orgánov presadzovania práva jasným pridelením úlohy všeobecného presadzovania práva týmto orgánom, zatiaľ čo mimosúdne riešenie jednotlivých sťažností bude úlohou orgánov vybavujúcich sťažnosti, ktorými sa môžu stať orgány zaoberajúce sa alternatívnym riešením sporov (ADR) na základe novej smernice o ADR[11]. Obidva typy orgánov budú úzko spolupracovať (článok 1 ods. 15 návrhu – článok 16 a 16a zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

Vnútroštátne orgány presadzovania práva príjmu **aktívnejšiu politiku monitorovania** než v súčasnej dobe a ich úloha sa rozšíri na monitorovanie **dodržiavania ustanovení o batožine** nariadenia (ES) č. 2027/97 (a Montrealského dohovoru) (článok 2 ods. 4 návrhu – článok 6b zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97).

Výmena informácií a koordinácia medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania práva a medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania práva a Komisiou sa zvýši s povinnosťami podávania správ a oficiálnymi postupmi koordinácie (článok 1 ods. 15 návrhu – článok 16b zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

3.3.1.3. Zabezpečiť účinné vybavovanie jednotlivých nárokov a sťažností

Podľa návrhu by leteckí dopravcovia v čase rezervácie mali cestujúcich informovať o ich postupoch vymáhania nárokov a vybavovania sťažností, poskytnúť elektronické prostriedky na predloženie sťažností a informácie o príslušných orgánoch vybavujúcich sťažnosti. Letecké spoločnosti budú musieť dať cestujúcim odpoveď v lehote dvoch mesiacov (článok 1 ods. 15 návrhu – článok 16a zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

3.3.2. Lepšie zohľadnenie finančnej kapacite leteckých dopravcov

Cieľom obmedzeného množstva opatrení je znížiť najdrahšie aspekty nariadenia (ES) č. 261/2004:

- Právo na náhradu v prípade meškania vznikne po piatich hodinách pri všetkých cestách v rámci EÚ. S cieľom zohľadniť osobitné problémy leteckých dopravcov pri odstraňovaní príčin meškania na vzdialených letiskách pri cestách do/z tretích krajín, budú tieto prahové doby závisieť od precestovanej vzdialenosti: 5 hodín pre cesty mimo EÚ na vzdialenosť maximálne 3 500 km; 9 hodín pre cesty mimo EÚ na vzdialenosť medzi 3 500 a 6 000 km a 12 hodín pre cesty mimo EÚ na vzdialenosť

[11] Pozri návrhy Komisie: http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

aspoň 6 000 km (článok 1 ods. 5 návrhu – článok 6 ods. 2 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

- V prípade meškania a zrušenia letu v dôsledku mimoriadnych okolností môže letecký dopravca obmedziť právo na ubytovanie na 3 noci za maximálne 100 EUR za noc a cestujúceho (článok 1 ods. 9 návrhu – článok 9 ods. 4 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004). Vplyv na cestujúcich je však zmiernený dvoma ďalšími opatreniami: po prvé, rýchlejšie presmerovanie by malo znížiť riziko, že cestujúci budú tak dlho ponechaní bez pomoci (pozri vyššie); po druhé, letiská, leteckí dopravcovia a iné subjekty v reťazci leteckej dopravy budú musieť stanoviť plány nepredvídaných udalostí, aby sa optimalizovala starostlivosť o cestujúcich a pomoc pre tých, čo zostali bez pomoci (článok 1 ods. 4 návrhu – článok 5 ods. 5 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004). Okrem toho obmedzenie v poskytnutí ubytovania sa nevzťahuje na cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, osoby, ktoré ich sprevádzajú, tehotné ženy, osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, a nesprevádzané deti – za predpokladu, že to leteckému dopravcovi oznámili dopredu, 48 hodín pred plánovaným časom odletu podľa letového poriadku (článok 1 ods. 11 návrhu – článok 11 ods. 3 a 4 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).
- So zreteľom na špecifiká letových činností malého rozsahu (regionálnych letových činností) leteckí dopravcovia nie sú nútení poskytnúť ubytovanie cestujúcim pri letoch kratších než 250 km uskutočňovaných lietadlami s maximálnou kapacitou 80 sedadiel (s výnimkou prípojných letov). Táto odchýlka sa zase nevzťahuje na osoby so zníženou pohyblivosťou, osoby, ktoré ich sprevádzajú, tehotné ženy, osoby odkázané na osobitnú lekársku pomoc a nesprevádzané deti (článok 1 ods. 9 a 11 návrhu – článok 9 ods. 5, článok 11 ods. 3 a 4 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).
- V návrhu sa stanovuje, že vnútroštátne právne predpisy nesmú obmedziť právo leteckých dopravcov požadovať náhradu od tretích strán zodpovedných za meškanie alebo zrušenie letu (článok 1 ods. 12 návrhu – článok 13 zmeneného nariadenia (ES) č. 261/2004).

3.3.3. Zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich, pokiaľ ide o nesprávne zaobchádzanie s batožinou

S prihliadnutím na Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a Chartu základných práv (články 21 a 26), **cestujúci so zníženou pohyblivosťou by** mali mať rovnaké právo na voľný pohyb, slobodu voľby a nediskrimináciu ako ostatní občania.

Zodpovednosť leteckých dopravcov, čo sa týka **pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť**, sa zvýši až na skutočnú hodnotu pomôcok. V súlade s Montrealským dohovorom sa to dosiahne tak, že leteckí dopravcovia budú nútení automaticky poskytnúť možnosť, aby cestujúci bez dodatočných nákladov urobil osobitné vyhlásenie o záujme stanovené v Dohovore (článok 2 ods. 4 návrhu – článok 6a zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97).

Návrhom sa zvyšuje transparentnosť vzhľadom na **povolenú batožinu**. Návrhom sa od leteckých dopravcov výslovne vyžaduje, aby pri rezervácii a na letisku jasne uvádzali údaje o povolenej príručnej a podanej batožine (článok 2 ods. 4 návrhu – článok 6d zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97).

Návrh obsahuje opatrenia týkajúce sa **hudobných nástrojov.** Núti leteckých dopravcov, aby za určitých podmienok prijímali malé nástroje do kabíny pre cestujúcich a objasnili svoje pravidlá týkajúce sa prepravy väčších nástrojov v nákladovom priestore (článok 2 ods. 4 návrhu – článok 6e zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97).

S prihliadnutím na prísne lehoty Montrealského dohovoru, v rámci ktorých môžu cestujúci uplatniť **nároky** voči leteckým dopravcom **vyplývajúce z nesprávneho zaobchádzania s batožinou**, sa navrhuje, aby leteckí dopravcovia vydávali formulár sťažnosti na letisku, kde cestujúci môžu reklamovať zmeškanú, poškodenú alebo stratenú batožinu (napr. jednotná správa o majetkových nezrovnalostiach alebo PIR – Property Irregularity Report), a potom tento formulár prijali ako uplatnenie nároku na účely nariadenia (ES) č. 2027/97 a Montrealského dohovoru (článok 2 ods. 1 návrhu – článok 3 ods. 2 zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97).

Vnútroštátne orgány presadzovania práva, ktoré boli menované v súlade s nariadením 261/2004, budú podľa návrhu takisto zodpovedné za **presadzovanie** ustanovení nariadenia 2027/97, ktoré sa vzťahujú na práva cestujúcich, pokiaľ ide o zmeškanú, stratenú alebo poškodenú batožinu (článok 2 ods. 4 návrhu – článok 6b zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97).

3.3.4. Upraviť limity zodpovednosti v súlade s celkovou infláciou cien

Nariadením (ES) 2027/97, ktoré bolo zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 889/2002, sa Montrealský dohovor zavádza do právnych predpisov EÚ a jeho rozsah pôsobnosti sa rozširuje na vnútroštátne lety (okrem medzinárodných letov). Dohovor stanovuje limity zodpovednosti týkajúce sa prepravy cestujúcich, batožiny a nákladu, ktoré boli revidované o 13,1 % smerom nahor s účinnosťou od 30. decembra 2009. Súčasný návrh aktualizuje limity v nariadení EÚ, aby sa zohľadnili tieto revidované sumy v dohovore (článok 2 ods. 2 a 3 návrhu a príloha 2 k nemu – článok 5 ods. 2 a článok 6 ods. 1 zmeneného nariadenia (ES) č. 2027/97 a príloha k nemu).

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

2013/0072 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[12],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[13],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91[14] a nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave[15], značne prispeli k ochrane práv cestujúcich v leteckej doprave, keď sú ich cestovné plány narušené odmietnutím nástupu do lietadla, dlhými meškaniami, zrušením letov alebo nesprávnym zaobchádzaním s batožinou.

(2) Mnohé nedostatky, ktoré sa objavili počas uplatňovania práv podľa nariadení, však zabránili tomu, aby sa využil ich úplný potenciál z hľadiska realizácie ochrany cestujúcich. Na zabezpečenie efektívnejšieho, účinnejšieho a jednotnejšieho uplatňovania práv cestujúcich leteckej dopravy v celej Únii je potrebný rad úprav s cieľom prispôsobiť sa platnému právnemu rámcu. Bolo to zdôraznené v správe Komisie o občianstve EÚ z roku 2010 o odstránení prekážok vykonávania práv občanov EÚ[16], v ktorej boli oznámené opatrenia na zabezpečenie súboru spoločných práv najmä cestujúcich v leteckej doprave a patričné presadzovanie týchto práv.

(3) Aby sa zvýšila právna istota leteckých dopravcov a cestujúcich, je potrebné presnejšie vymedzenie pojmu „mimoriadne okolnosti“, ktoré zohľadní rozsudok Súdneho dvora

---

12 Ú. v. EÚ C , , s. .
13 Ú. v. EÚ C , , s. .
14 Ú. v. EHS L 46, 17.2.2004, s.1.
15 Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1; zmenené v Ú. v. ES L 140, 30.5.2002, s. 2.
16 KOM(2010) 603 v konečnom znení.

Európskej únie vo veci C-549/07 (Wallentin-Hermann). Toto vymedzenie pojmu by sa malo ďalej objasniť pomocou neúplného zoznamu okolností, ktoré sú jasne určené ako mimoriadne alebo nemimoriadne.

(4) Vo veci C-173/07 (Emirates) Súdny dvor Európskej únie uviedol, že pojem „let“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 sa musí vykladať tak, že v podstate pozostáva z činnosti leteckej dopravy, čím určitým spôsobom znamená jednu „jednotku“ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu. Aby sa zamedzilo neistote, malo by sa teraz poskytnúť jasné vymedzenie pojmu „let“, ako aj súvisiacich pojmov „prípojný let“ a „cesta“.

(5) Vo veci C-22/11 (Finnair) Súdny dvor Európskej únie rozhodol, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ sa má vykladať v tom zmysle, že sa netýka výlučne odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, ale vzťahuje sa aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, akými sú napríklad prevádzkové problémy. Vzhľadom na toto potvrdenie nie je dôvod zmeniť platné vymedzenie pojmu „odmietnutie nástupu do lietadla“.

(6) Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí si rezervovali leteckú dopravu ako súčasť balíka cestovných služieb. Malo by sa však objasniť, že cestujúci nemôžu kumulovať zodpovedajúce práva, a to najmä podľa tohto nariadenia, ako aj smernice Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb[17]. Cestujúci by mali mať možnosť vybrať si, na základe akých právnych predpisov predložia svoje nároky, ale nemali by mať právo kumulovať náhradu za ten istý problém na základe obidvoch právnych aktov. Cestujúci by sa nemali starať o to, ako si leteckí dopravcovia a cestovné kancelárie rozdelia tieto nároky medzi sebou.

(7) Aby sa zvýšili úrovne ochrany, cestujúcim by sa nemal odmietnuť nástup do lietadla na spiatočnej ceste na obojsmernú (spiatočnú) letenku, pretože nepoužili let na miesto, z ktorého sa vracajú.

(8) V súčasnej dobe sa cestujúci niekedy sankcionujú za pravopisnú chybu vo svojich menách uložením represívnych správnych poplatkov. Primerané opravy chýb v rezervácii by sa mali zaistiť bezplatne, pokiaľ nemajú za následok zmenu dôb, termínu, plánu cesty alebo cestujúceho.

(9) Malo by sa objasniť, že v prípadoch zrušenia letu je rozhodnutie o výbere medzi prijatím náhrady, pokračovaním v ceste presmerovaním alebo cestovaním neskoršie na cestujúcom a nie na leteckom dopravcovi.

(10) Letiská a ich používatelia, ako sú leteckí dopravcovia a firmy poskytujúce pozemnú obsluhu alebo pozemné odbavenie, by mali spolupracovať s cieľom minimalizovať vplyv viacerých prerušení letov na cestujúcich zabezpečením starostlivosti o nich a presmerovaním ich cesty. Na ten účel by mali pripraviť plány nepredvídaných udalostí, ak by došlo k takýmto udalostiam, a spoločne pracovať na ich zostavení.

(11) Nariadenie (ES) č. 261/2004 by malo výslovne obsahovať právo na náhradu pre cestujúcich postihnutých dlhým meškaním, a to v súlade s rozsudkom Súdneho dvora Európskej únie v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 (Sturgeon). Súčasne by sa prahové doby, ktorých prekročenie v rámci meškania zakladá právo na náhradu, mali zvýšiť, aby sa zohľadnil finančný vplyv na odvetvie a zabránilo zvýšeniu frekvencie zrušení letov, ktoré by v dôsledku toho boli častejšie. Aby sa zabezpečilo, že občania

[17] Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59.

cestujúci v rámci EÚ budú mať jednotné podmienky týkajúce sa náhrad, prahová doba by mala byť rovnaká pre všetky cesty v rámci Únie, pričom by však mala závisieť od vzdialenosti, ktorú treba prejsť pri cestách do a z tretích krajín, aby sa zohľadnili prevádzkové ťažkosti leteckých dopravcov pri riešení situácií súvisiacich s meškaniami na vzdialených letiskách.

(12) Na zabezpečenie právnej istoty by sa v nariadení (ES) č. 261/2004 malo výslovne potvrdiť, že zmena letového poriadku má podobný dopad na cestujúcich ako dlhé meškanie, a mala by preto zakladať rovnaké práva.

(13) Cestujúcim, ktorí zmeškajú prípojný let, by sa mala poskytnúť náležitá starostlivosť počas čakania na presmerovanie. V súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania by títo cestujúci mali mať možnosť požadovať náhradu na podobnom základe ako cestujúci, ktorých lety meškajú alebo sú zrušené, s prihliadnutím na meškanie vo vzťahu k dosiahnutiu konečného miesta určenia ich cesty.

(14) Na zvýšenie ochrany cestujúcich by sa malo objasniť, že cestujúci zo zmeškaných letov majú právo na starostlivosť a náhradu bez ohľadu na to, či čakajú na letiskovom termináli, alebo sa už nachádzajú na palube lietadla. Keďže však cestujúci, ktorí sú už na palube lietadla, nemajú žiadny prístup k službám dostupným na termináli, ich práva by sa mali posilniť, pokiaľ ide o základné potreby a právo vystúpiť z lietadla.

(15) Keď si cestujúci vyberie presmerovanie pri najbližšej príležitosti, letecký dopravca často podmieňuje presmerovanie voľnými miestami na jeho vlastných leteckých linkách a tým odopiera cestujúcim možnosť rýchlejšieho presmerovania na alternatívne lety. Malo by sa stanoviť, že po uplynutí určitej doby by dopravca mal ponúknuť presmerovanie na letecké linky iných dopravcov alebo na iné druhy dopravy, ak sa tým môže presmerovanie urýchliť. Alternatívne presmerovanie by malo závisieť od voľných miest.

(16) Leteckí dopravcovia v súčasnosti narážajú na neobmedzenú zodpovednosť za ubytovanie svojich cestujúcich v prípade dlhotrvajúcich mimoriadnych okolností. Táto neistota spojená s absenciou akéhokoľvek predvídateľného časového limitu môže mať za následok riziko ohrozenia finančnej stability dopravcu. Letecký dopravca by preto mal mať možnosť po uplynutí určitej doby obmedziť poskytovanie starostlivosti. Okrem toho plánovanie nepredvídaných udalostí a rýchle presmerovanie by mali znížiť riziko, že cestujúci budú po dlhú dobu ponechaní bez pomoci.

(17) Uplatňovanie určitých práv cestujúcich, najmä práva na ubytovanie, sa v prípade niektorých letových činností malého rozsahu ukázalo ako neprimerané z hľadiska príjmov leteckých dopravcov. Lety uskutočňované malými lietadlami na krátke vzdialenosti by sa preto mali oslobodiť od povinnosti hradiť ubytovanie, aj keď by dopravca predsa len mal cestujúcemu pomôcť nájsť si ubytovanie.

(18) Pre zdravotne postihnuté osoby, osoby so zníženou pohyblivosťou a iné osoby s osobitnými potrebami, napr. nesprevádzané deti, tehotné ženy a osoby odkázané na osobitnú lekársku starostlivosť môže byť ťažšie zaistiť si ubytovanie, keď dôjde k prerušeniam letu. Preto akékoľvek obmedzenia práva na ubytovanie v prípadoch mimoriadnych okolností alebo regionálnych letových činností by sa nemali vzťahovať na tieto kategórie cestujúcich.

(19) Za súčasnú úroveň dlhých meškaní a zrušených letov v EÚ nezodpovedajú iba samotní leteckí dopravcovia. S cieľom poskytnúť všetkým subjektom v reťazci leteckej dopravy stimuly na to, aby sa usilovali nájsť účinné a včasné riešenia na minimalizáciu nepríjemností, ktoré cestujúcim dlhé meškania a rušenie letov

spôsobujú, leteckí dopravcovia by mali mať právo na nápravné opatrenia voči každej tretej strane, ktorá prispela k udalosti, na základe ktorej sa musia plniť povinnosti súvisiace s náhradou alebo iné povinnosti.

(20) Cestujúci by nemali byť len správne informovaní o svojich právach v prípadoch prerušenia letu, ale mali by byť náležite informovaní tiež o dôvodoch samotného prerušenia ihneď, ako sú informácie k dispozícii. Tieto informácie by sa mali poskytnúť aj vtedy, keď cestujúci získal letenku cez sprostredkovateľa so sídlom v Únii.

(21) Na zabezpečenie lepšieho presadzovania práv cestujúcich by sa úloha vnútroštátnych orgánov presadzovania práva mala vymedziť presnejšie a jasne odlíšiť od vybavovania jednotlivých sťažností cestujúcich.

(22) Cestujúci by sa mali náležite informovať o príslušných postupoch na uplatňovanie nárokov a podávanie sťažností leteckým dopravcom a v primeranej lehote by mali dostať odpoveď. Cestujúci by mali mať tiež možnosť podať sťažnosť na dopravcov prostredníctvom mimosúdnych opatrení. Keďže však právo na účinný prostriedok nápravy pred súdom je základným právom uznaným v článku 47 Charty základných práv Európskej únie, nemali by tieto opatrenia zamedziť ani zabrániť prístupu cestujúcich k súdom.

(23) Vo veci C-139/11 (*Moré/KLM*) Súdny dvor Európskej únie objasnil, že lehoty na podanie žalôb, ktorých predmetom je priznanie náhrady škody, sú stanovené v pravidlách každého členského štátu.

(24) Pravidelný tok informácií medzi Komisiou a orgánmi presadzovania práva by Komisii umožnil lepšie plniť úlohu monitorovania a koordinácie vnútroštátnych orgánov a podporovať ich.

(25) S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (ES) č. 261/2004 by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie[18].

(26) Pre prijatie vykonávacích rozhodnutí týkajúcich sa obsahu správ o činnosti, ktoré členské štáty predkladajú Komisii, by sa mal použiť konzultačný postup.

(27) Na zabezpečenie, aby poškodenie alebo strata pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť boli nahradené v plnej hodnote, by leteckí dopravcovia mali bezplatne poskytnúť možnosť, aby osoby so zníženou pohyblivosťou urobili osobitné vyhlásenie o záujme, ktoré im podľa Montrealského dohovoru dovoľuje žiadať o plnú náhradu za stratu alebo poškodenie.

(28) Cestujúci niekedy nemajú jasno v tom, akú batožinu si môžu vziať so sebou do lietadla z hľadiska rozmerov, hmotnosti a počtu predmetov. Aby sa zabezpečila úplná informovanosť cestujúcich o povolenej batožine v rámci letenky, leteckí dopravcovia by mali tieto informácie jasne uviesť počas rezervácie a na letisku.

(29) Hudobné nástroje by sa mali podľa možnosti prijímať ako batožina v kabíne pre cestujúcich, a ak to nie je možné, mali by sa za príslušných podmienok prepravovať

[18] Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

v nákladovom priestore lietadla, pokiaľ sa to dá. Nariadenie (ES) č. 2027/97 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(30) Aby sa zabezpečilo správne a jednotné uplatňovanie práv, ktoré sa cestujúcim udeľujú v nariadení (ES) č. 2027/97, vnútroštátne orgány presadzovania práva menované podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 by mali takisto monitorovať a presadzovať práva podľa nariadenia (ES) č. 2027/97.

(31) Vzhľadom na krátke lehoty na podávanie sťažností týkajúcich sa stratenej, poškodenej alebo zmeškanej batožiny by leteckí dopravcovia mali cestujúcim umožniť podať sťažnosť na formulári pre sťažnosti poskytnutom na letisku. Mohol by mať aj formu jednotnej správy o majetkových nezrovnalostiach (PIR).

(32) Článok 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2027/97[19] zastaral, lebo otázky poistenia teraz upravuje nariadenie (ES) č. 785/2004. Mal by sa preto vypustiť.

(33) Je potrebné, aby s cieľom zohľadniť hospodársky vývoj boli peňažné limity uvedené v nariadení (ES) č. 2027/97 zmenené tak, ako ich v roku 2009 preskúmala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

(34) Aby sa zabezpečil trvalý súlad nariadenia (ES) č. 2027/97 a Montrealského dohovoru, mala by byť Komisii delegovaná právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Táto právomoc umožní Komisii meniť peňažné limity uvedené v nariadení (ES) č. 2027/97 v prípade, že ich Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) upraví podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

(35) Toto nariadenie by malo rešpektovať základné práva a dodržiavať zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie, predovšetkým ochranu spotrebiteľov, právo na ochranu osobných údajov, zákaz akejkoľvek formy diskriminácie a integráciu osôb so zdravotným postihnutím, právo na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý súd.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie 261/2004 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

(a) Vymedzenie pojmu v písmene c) na nahrádza takto:

„„dopravca Spoločenstva“ znamená leteckého dopravcu s platným prevádzkovým povolením, ktoré udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve[20].“

(b) Vymedzenie pojmu v písmene d) na nahrádza takto:

[19] Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave, Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1, zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002, Ú. v. ES L 140, 30.5.2002, s. 2.

[20] Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

„„organizátor“ znamená osobu v zmysle článku 2 ods. 2 smernice Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb[21];

(c) Vymedzenie pojmu v písmene i) na nahrádza takto:

„„osoba so zníženou pohyblivosťou“ znamená každú osobu vymedzenú v článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave[22].“

(d) K vymedzeniu pojmu „zrušenie“ v písmene l) sa dopĺňa táto veta:

„Let, keď lietadlo vzlietlo, ale z nejakého dôvodu bolo následne donútené pristáť na inom letisku ako letisko miesta určenia, alebo vrátiť sa na letisko odletu, sa považuje za zrušený let.“

(e) Dopĺňajú sa tieto vymedzenia pojmov:

„m) „mimoriadne okolnosti“ znamenajú okolnosti, ktoré nepatria do obvyklého výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole z dôvodu povahy alebo pôvodu takejto okolnosti. Na účely tohto nariadenia mimoriadne okolnosti zahŕňajú okolnosti uvedené v prílohe;

n) “let” znamená prevádzku leteckej dopravy medzi dvoma letiskami; medzipristátia iba na technické alebo prevádzkové účely sa neberú do úvahy;

o) „prípojný let“ znamená let, ktorý je podľa jednotnej prepravnej zmluvy určený na umožnenie príletu cestujúceho do miesta transferu, aby z neho odletel iným letom, alebo, ak je to v danom kontexte vhodné, to znamená iný let, ktorý odlieta z miesta transferu;

p) “cesta” znamená let alebo súvislú sériu prípojných letov, na ktorých sa cestujúci prepravujú z letiska odletu na konečné miesto určenia v súlade s prepravnou zmluvou;

q) „letisko“ znamená akúkoľvek plochu osobitne upravenú na pristávanie, vzlietnutie a manévrovanie lietadla vrátane pomocných zariadení, ktoré môžu tieto činnosti zahŕňať z dôvodu požiadaviek leteckej premávky a služieb, vrátane zariadení potrebných na pomoc komerčným leteckým službám;

r) „riadiaci orgán letiska“ znamená orgán, ktorý má v spojení s inými činnosťami alebo bez nich, v závislosti od situácie, podľa vnútroštátnych zákonov, právnych predpisov alebo zmlúv za cieľ správu a riadenie infraštruktúry letiska alebo infraštruktúr siete letísk a koordináciu a kontrolu činností rôznych prevádzkovateľov prítomných na príslušnom letisku alebo sieti letísk;

s) „cena letenky“ znamená plnú cenu platenú za letenku vrátane tarifnej ceny letenky a všetkých príslušných daní, príplatkov a poplatkov platených za všetky voliteľné a nevoliteľné služby zahrnuté do letenky;

t) „cena letu“ znamená hodnotu získanú vynásobením ceny letenky pomerom medzi vzdialenosťou letu a celkovou vzdialenosťou cesty (ciest) zahrnutej do letenky;

u) „čas odletu“ znamená čas, keď lietadlo opustí odletové stojisko, je vytlačené z miesta státia, alebo sa pohne vpred alebo vzad vlastnou silou (čas začatia rolovania);

---

21 Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59.

22 Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s.1.

v) „čas príletu“ znamená čas, kedy lietadlo zatiahlo parkovacie brzdy na príletovom stojisku (čas príletu ku klinom);

w) „zdržanie na odbavovacej ploche“ znamená pri odlete čas, kedy lietadlo zostáva na zemi od začatia nástupu cestujúcich do lietadla do času vzletu lietadla, alebo pri prílete čas od doby, kedy sa lietadlo dotkne zeme, do začatia výstupu cestujúcich z lietadla;

x) „noc“ znamená dobu od polnoci do 6:00 h;

y) „nesprevádzané dieťa“ znamená dieťa, ktoré cestuje bez sprevádzajúcich rodičov alebo opatrovníka, a prípad, keď letecký dopravca prevzal zodpovednosť za starostlivosť o toto dieťa v súlade so svojimi uverejnenými pravidlami.“

2. Článok 3 sa mení takto:

(a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„Odsek 1 sa vzťahuje na podmienku, že cestujúci:

a) majú potvrdenú rezerváciu na predmetný let a s výnimkou prípadu zrušenia letu uvedeného v článku 5 a prípadu zmeny letového poriadku uvedenej v článku 6 sa dostavia na nástup do lietadla tak,

- ako to stanovil letecký dopravca, organizátor alebo splnomocnený cestovný agent a v dobe uvedenej dopredu a písomne (vrátane elektronickými prostriedkami),

alebo ak nie je uvedený žiadny čas, tak

- najneskôr 45 minút pred plánovaným časom odletu; alebo

b) letecký dopravca alebo organizátor ich previedol z letu, na ktorý mali rezerváciu, na iný let, bez ohľadu na dôvod.“

(b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 6, sa toto nariadenie vzťahuje len na cestujúcich prepravovaných motorovým lietadlom s pevnými krídlami. Ak sa však časť cesty v súlade s prepravnou zmluvou vykonáva iným druhom dopravy alebo vrtuľníkom, toto nariadenie sa vzťahuje na celú cestu, a časť cesty uskutočňovaná iným druhom dopravy sa na účely tohto nariadenia považuje za prípojný let.“

(c) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Toto nariadenie sa vzťahuje aj na cestujúcich prepravovaných podľa zmlúv v rámci balíka cestovných služieb, ale nedotýka sa práv cestujúcich podľa smernice Rady 90/314/EHS. Cestujúci je oprávnený uplatniť nároky podľa tohto nariadenia a smernice Rady 90/314/EHS, nesmie však vo vzťahu k tým istým skutočnostiam kumulovať práva podľa obidvoch právnych aktov, ak práva chránia rovnaké záujmy, alebo majú ten istý cieľ. Toto nariadenie sa nevzťahuje na prípady, keď je balík výletných služieb zrušený alebo meškú z iných dôvodov ako zrušenie alebo meškanie letu.“

3. Článok 4 sa mení takto:

(a) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Ak je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, prevádzkujúci letecký dopravca im ihneď poskytne náhradu v súlade s článkom 7 a pomoc v súlade s článkom 8. Keď si cestujúci zvolí presmerovanie pri najbližšej príležitosti podľa

článku 8 ods. 1 písm. b) a čas odletu je najmenej dve hodiny po pôvodnom čase odletu, prevádzkujúci dopravca poskytne cestujúcemu pomoc v súlade s článkom 9.“

(b) Dopĺňajú sa tieto dva odseky:

„4. Odseky 1, 2 a 3 sa vzťahujú aj na spiatočné letenky, keď sa cestujúcemu odmietne nástup do lietadla na spiatočnej ceste z dôvodov, že nepoužil let na miesto, odkiaľ sa vracia, alebo nezaplatil na tento účel doplatok.

5. Keď cestujúci alebo sprostredkovateľ konajúci menom cestujúceho oznámi pravopisnú chybu v mene jedného alebo niekoľkých cestujúcich zahrnutých do tej istej prepravnej zmluvy, ktorá môže viesť k odmietnutiu nástupu do lietadla, letecký dopravca túto chybu ihneď opraví, a to najneskôr 48 hodín pred odletom bez dodatočného poplatku cestujúceho alebo sprostredkovateľa, okrem prípadov, keď mu v tom bránia vnútroštátne alebo medzinárodné právne predpisy.“

4. Článok 5 sa mení takto:

(a) V odseku 1 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:

„a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne výber medzi náhradou, pokračovaním cesty presmerovaním alebo cestovanie v neskoršom termíne, v súlade s článkom 8; a

„b) prevádzkujúci letecký dopravca poskytne starostlivosť uvedenú v článku 9 v prípade presmerovania, keď dôvodne očakávaný čas odletu letu je aspoň 2 hodiny po odlete plánovanom pre zrušený let a“

(b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie letu je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu zabrániť, ani keby sa prijali všetky primerané opatrenia. Tieto mimoriadne okolnosti možno uplatniť, len ak ovplyvňujú predmetný let alebo predchádzajúci let uskutočnený tým istým lietadlom.“

(c) Dopĺňa sa tento odsek 5:

„5. Na letiskách, ktorých ročná preprava je aspoň tri milióny cestujúcich najmenej po dobu troch za sebou idúcich rokov, riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby letové činnosti letiska a jeho používateľov, najmä leteckých dopravcov a dodávateľov služieb pozemného odbavovania a pozemnej obsluhy lietadiel, boli koordinované pomocou náležitého plánu nepredvídaných udalostí so zreteľom na prípadné situácie viacerých zrušení a/alebo meškaní letov vedúcich k značnému počtu cestujúcich, ktorí zostanú bez pomoci na letisku, vrátane prípadov platobnej neschopnosti leteckej spoločnosti alebo zrušenia prevádzkového povolenia. Vypracuje sa plán pre nepredvídané udalosti, aby sa zabezpečili primerané informácie a pomoc pre cestujúcich, ktorí uviaznu na letisku. Riadiaci orgán letiska oznámi plán nepredvídaných udalostí a všetky jeho zmeny vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva menovanému podľa článku 16. Na letiskách, ktoré nespĺňajú uvedenú podmienku minimálneho počtu cestujúcich, riadiaci orgán letiska vyvinie maximálne úsilie na koordináciu používateľov letiska a na pomoc a poskytovanie informácií cestujúcim, ktorí uviazli na letisku v takýchto situáciách.“

5. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Dlhé meškanie

1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca dôvodne očakáva, že let bude mať meškanie, alebo keď prevádzkujúci dopravca odloží plánovaný čas odletu na neskoršiu dobu, než je pôvodne plánovaný čas odletu, cestujúcim poskytne:

i) ak meškanie je najmenej dve hodiny, pomoc uvedenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a

ii) ak meškanie je najmenej päť hodín a zahŕňa jednu alebo niekoľko nocí, pomoc uvedenú v článku 9 ods. 1 písm. b) a c); a

iii) ak meškanie je najmenej päť hodín, pomoc uvedenú v článku 8 ods. 1 písm. a).

2. Cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, ak cestujúci priletí na konečné miesto určenia:

a) päť alebo viac hodín po plánovanom čase príletu pre všetky cesty v rámci Spoločenstva a v prípade ciest do/z tretích krajín na vzdialenosť do 3 500 km;

b) deväť alebo viac hodín po plánovanom čase príletu v prípade ciest do/z tretích krajín na vzdialenosť od 3 500 do 6 000 km;

c) dvanásť alebo viac hodín po plánovanom čase príletu v prípade ciest do/z tretích krajín na vzdialenosť od 6 000 km.

3. Odsek 2 sa takisto uplatňuje, keď prevádzkový letecký dopravca zmenil plánované časy odletu a príletu, čo spôsobilo meškanie v porovnaní s časom príletu podľa pôvodného letového poriadku, pokiaľ cestujúci nebol informovaný o zmene letového poriadku viac ako pätnásť dní pred pôvodne plánovaným časom odletu.

4. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že meškanie alebo zmena letového poriadku sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a že meškaniu alebo zmene letového poriadku sa nedalo zabrániť, ani keby sa prijali všetky primerané opatrenia. Tieto mimoriadne okolnosti možno uplatniť len v prípade, ak ovplyvňujú predmetný let alebo predchádzajúci let uskutočnený tým istým lietadlom.

5. S výhradou bezpečnostných obmedzení, keď zdržanie na odbavovacej ploche prekročí jednu hodinu, prevádzkujúci letecký dopravca poskytne bezplatne prístup do hygienických zariadení a k pitnej vode, zabezpečí náležité vykurovanie alebo chladenie v kabíne pre cestujúcich a v prípade potreby zaistí, aby bola k dispozícii zodpovedajúca lekárska starostlivosť. Keď zdržanie na odbavovacej ploche dosiahne maximálne päť hodín, lietadlo sa vráti k východu alebo inému vhodnému miestu pre výstup z lietadla, kde cestujúci môžu z lietadla vystúpiť a získať rovnakú pomoc, ako je uvedená v odseku 1, pokiaľ nie sú dôvody súvisiace s bezpečnosťou alebo bezpečnostnou ochranou, prečo lietadlo nemôže opustiť miesto na odbavovacej ploche.“

6. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 6a*

Zmeškaný prípojný let

1. Ak cestujúci zmešká prípojný let v dôsledku meškania alebo zmeny letového poriadku predchádzajúceho letu, letecký dopravca Spoločenstva, ktorý uskutočňuje prípojný let, cestujúcemu poskytne:

i) pomoc uvedenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2, pokiaľ sa doba čakania cestujúceho na spojenie predĺži najmenej o dve hodiny; a

ii) presmerovanie uvedené v článku 8 ods. 1 písm. b); a

iii) keď plánovaný čas odletu alternatívneho letu alebo odchodu iného dopravného prostriedku ponúknutého podľa článku 8 je najmenej 5 hodín po plánovanom čase odletu zmeškaného letu a meškanie zahŕňa jednu alebo viac nocí, pomoc uvedenú v článku 9 ods. 1 písm. b) a c).

2. Ak cestujúci zmešká prípojný let v dôsledku meškania predchádzajúceho prípojného letu, má právo, aby mu letecký dopravca Spoločenstva, ktorý uskutočňuje tento predchádzajúci let, poskytol náhradu podľa článku 6 ods. 2. Meškanie sa na tento účel vypočíta vzhľadom na plánovaný čas príletu na konečné miesto určenia.

3. Odsekom 2 nie sú dotknuté žiadne dohody o odškodnení uzatvorené medzi dotknutými leteckými dopravcami.

4. Odseky 1 a 2 sa vzťahujú aj na leteckých dopravcov z tretích krajín, ktorí uskutočňujú prípojný let na letisko EÚ alebo z letiska EÚ."

7. Článok 7 sa mení a dopĺňa takto:

(a) V odseku 1 sa slovo „lety" nahrádza slovom „cesty".

(b) Odseky 2, 3 a 4 za nahrádzajú takto:

2. Ak sa cestujúci rozhodol pokračovať v ceste podľa článku 8 ods. 1 písm. b), právo na náhradu môže vzniknúť len raz počas jeho cesty do konečného miesta určenia, aj keď by pri presmerovaní došlo k novému zrušeniu letu alebo zmeškaniu spojenia.

3. Náhrada uvedená v odseku 1 sa platí v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, bankovými príkazmi alebo bankovými šekmi.

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 sa merajú metódou ortodromickej dráhy letu.

5. Letecký dopravca môže dosiahnuť dobrovoľnú dohodu s cestujúcim, ktorá nahrádza ustanovenia o náhrade uvedené v odseku 1, pokiaľ sa táto dohoda potvrdí dokumentom, ktorý podpíše cestujúci a ktorý cestujúceho upozorňuje na jeho práva na náhradu podľa tohto nariadenia."

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„*Článok 8*

Právo na náhradu alebo presmerovanie

1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa bezplatne ponúkne výber z troch možností:

a) - úhrada za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo prípadne v spojení s ním, do siedmich dní od doručenia žiadosti cestujúceho prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,

- spiatočný let do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) pokračovanie v cestovných plánoch cestujúcich ich presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné miesto určenia pri najbližšej príležitosti; alebo

c) presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné miesto určenia v neskoršom termíne podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest.

2. Odsek 1 písmeno a) sa uplatňuje aj pri cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb, s výnimkou práva na náhradu, ak také práva vzniknú podľa smernice 90/314/EHS.

3. Keď prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne cestujúcemu let na letisko alebo z letiska, ktoré je alternatívou letiska, na ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, alebo na iné blízke susediace cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim.

4. Ak sa to s cestujúcim dohodne, môžu sa na spiatočnom lete alebo spiatočných letoch uvedených v odseku 1 písm. a) alebo v presmerovaní uvedenom v odseku 1 písm. b) alebo c) využiť dopravné služby prevádzkované iným leteckým dopravcom, ktoré môžu zahŕňať iné smerovanie alebo využitie iného druhu dopravy.

5. V prípade, že si cestujúci vyberie možnosť uvedenú v odseku 1 písm. b), má za podmienky voľných miest právo na presmerovanie prostredníctvom iného leteckého dopravcu alebo iného druhu dopravy, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca nemôže prepraviť cestujúceho vlastnou dopravou a včas, aby na konečné miesto určenia priletel do 12 hodín od plánovaného času príletu. Bez ohľadu na článok 22 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008[23] iný letecký dopravca alebo iný prevádzkovateľ dopravy nesmie zmluvnému dopravcovi účtovať cenu, ktorá vychádza za rámec priemernej ceny platenej v posledných troch mesiacoch jeho vlastnými cestujúcimi za rovnocenné dopravné služby.

6. Keď sa cestujúcim podľa odseku 1 ponúkne celkové alebo čiastočné presmerovanie na iný druh dopravy, toto nariadenie sa vzťahuje na dopravu uskutočňovanú týmto iným druhom dopravy tak, ako keby sa uskutočňovala lietadlom s pevnými krídlami.“

9. Článok 9 sa mení takto:

(a) V odseku 1 sa písm. c) nahrádza takto:

„c) prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania (hotel, bydlisko cestujúceho alebo iné).“

(b) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Ak prevádzkujúci letecký dopravca môže preukázať, že zrušenie a meškanie letu alebo zmena letového poriadku boli spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a zrušeniu a meškaniu letu alebo zmene letového poriadku sa nedalo zabrániť, ani keby sa prijali všetky primerané opatrenia, môže obmedziť náklady na ubytovanie stanovené podľa odseku 1 písm. b) na 100 EUR za jednu noc na cestujúceho a najviac na tri noci. Ak sa prevádzkujúci letecký dopravca rozhodne uplatniť toto obmedzenie, musí aj napriek tomu cestujúcim poskytnúť informácie o ubytovaní, ktoré je k dispozícii po troch nociach, a to navyše k aj v tomto prípade platným povinnostiam týkajúcim sa informácií uvedených v článku 14.

5. Povinnosť ponúknuť ubytovanie podľa odseku 1 písm. b) sa neuplatňuje, ak predmetný let je na vzdialenosť 250 km alebo kratšiu a jeho uskutočnenie sa plánuje lietadlom s maximálnou kapacitou 80 miest alebo menej, s výnimkou prípadu, keď ide o prípojný let. Keď sa prevádzkujúci letecký dopravca rozhodne uplatniť túto

[23] Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

výnimku, poskytne cestujúcim aj v tomto prípade informácie o ubytovaní, ktoré je k dispozícii.

6. Ak sa cestujúci rozhodne pre náhradu podľa článku 8 ods. 1 písm. a), keď sa nachádza na odletovom letisku svojej cesty, alebo si vyberie presmerovanie v neskoršom termíne podľa článku 8 ods. 1 písm. c), nebude mať žiadne ďalšie práva na starostlivosť podľa článku 9 ods. 1, pokiaľ ide o príslušný let.“

10. V článku 10 ods. 2 sa v písmenách a), b) a c) pojem „cena letenky“ nahrádza pojmom „cena letu“.

11. V článku 11 sa dopĺňa tento odsek:

„3. Prevádzkujúci letecký dopravca neuplatňuje obmedzenia uvedené v článku 9 ods. 4 a 5, ak cestujúci je osobou so zníženou pohyblivosťou alebo osobou, ktorá ho sprevádza, nesprevádzaným dieťaťom, tehotnou ženou alebo osobou, ktorá potrebuje osobitnú lekársku pomoc, za podmienky, že leteckému dopravcovi alebo jeho agentovi alebo organizátorovi bola oznámená konkrétna potreba pomoci najneskôr 48 hodín pred plánovaným časom odletu letu. Toto oznámenie sa považuje za pokrývajúce celú cestu a spiatočnú cestu, ak na obidve cesty bola zjednaná prepravná zmluva s tým istým leteckým dopravcom.“

12. Článok 13 sa nahrádza takto:

„*Článok 13*

Právo na nápravné prostriedky

V prípadoch, keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu, alebo plní iné povinnosti, ktoré sú mu uložené podľa tohto nariadenia, žiadne ustanovenie tohto nariadenia alebo vnútroštátnych právnych predpisov sa nemôže vykladať ako obmedzujúce jeho právo žiadať o náhradu za náklady vzniknuté podľa tohto nariadenia od akýchkoľvek tretích strán podieľajúcich sa na udalosti, ktorá spôsobila náhradu alebo iné povinnosti.“

13. Článok 14 sa nahrádza takto:

„*Článok 14*

Povinnosti informovať cestujúcich

1. Riadiaci orgán letiska a prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečia, aby na odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích strojov) a pri východe pre nástup cestujúcich do lietadla bolo spôsobom jasne viditeľným pre cestujúcich umiestnené zreteľne čitateľné upozornenie, ktoré obsahuje tento text: „Ak vám bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ak je váš let zrušený alebo má meškanie najmenej dve hodiny, požiadajte pri odbavovacom pulte alebo pri východe pre nástup cestujúcich do lietadla o písomné informácie o vašich právach, najmä v súvislosti s pomocou a prípadnou náhradou.“

2. Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, alebo zrušil let, poskytne každému cestujúcemu, ktorého sa to týka, písomné informácie, ktoré obsahujú pravidlá náhrady a pomoci v súlade s týmto nariadením vrátane informácií o prípadných obmedzeniach podľa článku 9 ods. 4 a 5. Rovnocenné oznámenie poskytne aj každému cestujúcemu, ktorého let má meškanie, alebo sa mu zmenil letový poriadok najmenej o dve hodiny. Cestujúcim sa v písomnej forme poskytnú aj kontaktné údaje príslušných orgánov na vybavovanie sťažností menovaných podľa článku 16a.

3. Pokiaľ ide o nevidiace a zrakovo postihnuté osoby, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú s použitím príslušných alternatívnych prostriedkov.

4. Riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby všeobecné informácie o právach cestujúcich boli zreteľne a viditeľne uvedené v priestoroch letiska pre cestujúcich. Zabezpečí tiež, aby cestujúci, ktorí sa nachádzajú na letisku, boli informovaní o zrušení ich letu a o svojich právach v prípade, že letecká spoločnosť nečakane zastaví letovú prevádzku, ako je to v prípade platobnej neschopnosti alebo zrušenia prevádzkového povolenia.

5. V prípade zrušenia alebo meškania letu pri odlete musí prevádzkujúci letecký dopravca čo najskôr informovať cestujúcich o situácii, a v každom prípade najneskôr do 30 minút po plánovanom čase odletu, a o odhadovanom čase odletu, a to ihneď, ako sú tieto informácie k dispozícii, za predpokladu, že letecký dopravca dostal kontaktné údaje cestujúceho v súlade s odsekmi 6 a 7, pokiaľ letenka bola získaná pomocou sprostredkovateľa.

6. Ak cestujúci nezískal letenku priamo od prevádzkujúceho leteckého dopravcu ale od sprostredkovateľa so sídlom v Únii, tento sprostredkovateľ poskytne kontaktné údaje cestujúceho leteckému dopravcovi za podmienky, že cestujúci dal na to výslovné a písomné povolenie. Toto povolenie sa môže udeliť iba na základe slobodnej voľby (opt-in). Letecký dopravca môže tieto kontaktné údaje použiť výlučne na účel plnenia informačnej povinnosti podľa tohto článku a nie na účely predaja a kontaktné údaje vymaže do 72 hodín po splnení prepravnej zmluvy. Spracovanie týchto údajov, prístup k nim a ich ukladanie sa uskutočňuje v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov[24].

7. Sprostredkovateľ je vyňatý z odseku 6, ak môže preukázať existenciu alternatívneho systému, ktorý zabezpečuje, že cestujúci je informovaný, aj keď neodovzdal príslušné kontaktné údaje.

14. Článok 16 sa nahrádza takto:

„*Článok 16*

Presadzovanie práva

1. Každý členský štát menuje vnútroštátny orgán presadzovania práva zodpovedný za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o lety z letísk nachádzajúcich sa na území tohto členského štátu a lety z tretích krajín na tieto letiská. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne, ktorý bol menovaný v súlade s týmto odsekom.

2. Vnútroštátne orgány presadzovania práva dôkladne monitorujú dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia a prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich. Na tento účel leteckí dopravcovia a riadiace orgány letiska poskytnú vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva na jeho žiadosť príslušné dokumenty. Vnútroštátny orgán presadzovania práva s cieľom plniť svoje funkcie zohľadní aj informácie, ktoré mu predloží orgán menovaný podľa článku 16a. Môže rozhodnúť aj o opatreniach na presadzovanie práva na základe jednotlivých sťažností, ktoré mu postúpil orgán menovaný podľa článku 16a.

3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenia tohto nariadenia musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

[24] Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

4. Ak orgány menované podľa článku 16 a 16a sú rozdielne, vytvorí sa mechanizmus podávania správ, aby sa zabezpečila výmena informácií medzi rôznymi orgánmi s cieľom pomôcť vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva vykonávať jeho úlohy dohľadu a presadzovania práva a orgánu menovanému podľa článku 16a pomôcť zhromažďovať informácie potrebné na preskúmanie jednotlivých sťažností.

5. Vnútroštátne orgány presadzovania práva uverejnia najneskôr do konca apríla nasledujúceho kalendárneho roku štatistické údaje za každý rok o svojej činnosti vrátane uložených sankcií.

6. Svoje kontaktné údaje pre otázky zahrnuté do tohto nariadenia oznámia leteckí dopravcovia vnútroštátnym orgánom presadzovania práva v členských štátoch, v ktorých vykonávajú činnosť.“

15. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 16a*

Nároky a sťažnosti cestujúcich

1. Leteckí dopravcovia poskytnú v čase rezervácie cestujúcim informácie o postupoch vybavovania ich nárokov a sťažností, pokiaľ ide o práva stanovené v tomto nariadení, a o príslušných kontaktných adresách, na ktorých môžu cestujúci predkladať nároky a podávať sťažnosti, a to aj elektronickými prostriedkami zasielania. Letecký dopravca informuje cestujúcich tiež o príslušnom orgáne alebo orgánoch pre vybavovanie sťažností cestujúcich.

2. Ak chce cestujúci podať sťažnosť leteckému dopravcovi ohľadne svojich práv na základe tohto nariadenia, predloží ju do 3 mesiacov odo dňa, kedy sa let uskutočnil, alebo sa podľa letového poriadku mal uskutočniť. Dopravca potvrdí cestujúcemu prijatie sťažnosti do 7 dní od jej doručenia. Dopravca do dvoch mesiacov od doručenia sťažnosti poskytne cestujúcemu úplnú odpoveď.

3. Každý členský štát v súlade s príslušnými právnymi predpismi EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi menuje vnútroštátny orgán alebo orgány zodpovedné za mimosúdne riešenie sporov medzi leteckými dopravcami a cestujúcimi, pokiaľ ide o práva, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

4. Sťažnosť na údajné porušenie tohto nariadenia na akomkoľvek letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu, alebo sťažnosť týkajúcu sa akéhokoľvek letu z tretej krajiny na letisko nachádzajúce sa na tomto území, môže každý cestujúci podať ktorémukoľvek vnútroštátnemu orgánu menovanému podľa odseku 3. Takéto sťažnosti sa môžu predložiť najskôr po uplynutí dvoch mesiacov od podania sťažnosti príslušnému dopravcovi, pokiaľ dopravca ešte neposkytol konečnú odpoveď na túto sťažnosť.

5. Menovaný orgán do 7 dní od doručenia sťažnosti potvrdí jej prijatie a kópiu zašle príslušnému vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva. Lehota na poskytnutie konečnej odpovede sťažovateľovi nesmie byť dlhšia ako tri mesiace od jej doručenia. Kópia konečnej odpovede sa poskytne aj vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva.

Článok 16b

Spolupráca medzi členskými štátmi a Komisiou

1. Komisia prostredníctvom výboru uvedeného v článku 16c podporuje dialóg medzi členskými štátmi týkajúci sa vnútroštátneho výkladu a uplatňovania tohto nariadenia.

2. Najneskôr do konca apríla nasledujúceho kalendárneho roku členské štáty predložia Komisii každý rok správu o svojich činnostiach. Komisia môže rozhodnúť o otázkach riešených v týchto správach prostredníctvom vykonávacích aktov. Vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 16c.

3. Príslušné informácie týkajúce sa vnútroštátneho výkladu a uplatňovania nariadenia zasielajú členské štáty pravidelne Komisii, ktorá ich v elektronickej forme sprístupní ostatným členským štátom.

4. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy preskúma prípady, keď sa vyskytnú rozdiely v uplatňovaní a presadzovaní akýchkoľvek ustanovení tohto nariadenia, a najmä týkajúce sa výkladu mimoriadnych okolností; a objasní ustanovenia nariadenia s cieľom podporiť spoločný prístup. Komisia môže na tento účel prijať odporúčanie po porade s výborom uvedeným v článku 16c.

5. Vnútroštátne orgány presadzovania práva na žiadosť Komisie prešetrí konkrétny podozrivý postup jedného alebo viacerých leteckých dopravcov a o svojich zisteniach podá Komisii správu do 4 mesiacov od prijatia žiadosti.

Článok 16c

Komitologický postup

1. Komisii pomáha Výbor pre práva cestujúcich zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu, z ktorých najmenej jeden bude zastupovať vnútroštátny orgán presadzovania práva. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

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

16. Článok 17 sa nahrádza takto:

„*Článok 17*

Správa

Komisia do 1. januára 2017 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o vplyv náhrady za dlhé meškania a obmedzenia ubytovania za dlhotrvajúcich mimoriadnych okolností. Komisia podá správu aj o zvýšenej ochrane cestujúcich leteckej dopravy v letoch z tretích krajín uskutočňovaných dopravcami, ktorí nepatria do Spoločenstva, v súvislosti s medzinárodnými dohodami o leteckej doprave. V prípade potreby sa k správe pripoja legislatívne návrhy.

17. Príloha 1 k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako príloha 1 k nariadeniu 261/2004.

Článok 2

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

1. V článku 3 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Letecký dopravca Spoločenstva poskytne na letisku formulár sťažnosti, ktorý cestujúcemu umožní bezodkladne podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej alebo zmeškanej batožiny. Tento formulár sťažnosti, ktorý môže mať formu správy o majetkových nezrovnalostiach (PIR), prijíma letecký dopravca na letisku ako sťažnosť podľa článku 31 ods. 2 Montrealského dohovoru. Táto možnosť sa nemá vplyv na práva cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách stanovených v Montrealskom dohovore.“

2. V článku 5 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, preddavok na každého cestujúceho v prípade jeho smrti nesmie byť menší než ekvivalent 18 096 SDR v eurách. Komisii sa udeľuje právomoc prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 6c upraviť túto sumu s prihliadnutím na rozhodnutie Medzinárodnej organizácie civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru. Každou úpravou vyššie uvedenej sumy sa zmení aj zodpovedajúca suma v prílohe.“

3. V odseku 1 článku 6 sa dopĺňa táto veta:

„Komisii sa udeľuje právomoc prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 6c upraviť sumy uvedené v prílohe, okrem sumy uvedenej v článku 5 ods. 2, s prihliadnutím na rozhodnutie Medzinárodnej organizácie civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.“

4. Vkladá sa tieto články:

„*Článok 6a*

1. Vždy, keď sa prepravujú zapísané invalidné vozíky, iné pomôcky uľahčujúce pohyblivosť alebo asistenčné pomôcky, letecký dopravca a jeho agenti každej osobe so zníženou pohyblivosťou podľa ustanovení článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006[25] ponúknu bezplatne možnosť urobiť osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru v čase rezervácie a najneskôr keď sa pomôcky odovzdávajú dopravcovi.

2. V prípade zničenia, straty alebo poškodenia pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť je zodpovednosť leteckého dopravcu obmedzená na sumu uvedenú osobou v čase, keď sa zapísané pomôcky uľahčujúce pohyblivosť odovzdávajú leteckému dopravcovi Spoločenstva.

3. Ak v preprave dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu zapísaných invalidných vozíkov, iných pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť alebo asistenčných pomôcok, je letecký dopravca Spoločenstva zodpovedný za zaplatenie sumy neprekračujúcej sumu uvedenú cestujúcim; pokiaľ nepreukáže, že nárokovaná suma je väčšia než skutočný záujem osoby na dodaní v mieste určenia.

Článok 6b

1. Vnútroštátny orgán presadzovania práva menovaný podľa článku 16 nariadenia 261/2004 zabezpečí dodržiavanie tohto nariadenia. Na tento účel monitoruje:

- podmienky zmlúv o leteckej doprave;

- sústavne ponúka osobitné vyhlásenie záujmu pre zapísané pomôcky uľahčujúce pohyblivosť a príslušnú výšku náhrady v prípade ich poškodenia;

- prípadné vyplatenie preddavku podľa článku 5 ods. 1;

- uplatňovanie článku 6.

2. Na účel monitorovania ochrany cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a zdravotne postihnutých cestujúcich v prípade poškodenia ich pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť vnútroštátny orgán presadzovania práva posúdi a zohľadní

[25] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave, Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1.

aj informácie o sťažnostiach týkajúcich sa pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť predložených orgánom menovaným podľa článku 16a nariadenia 261/2004.

3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenie tohto nariadenia musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

4. Vnútroštátne orgány presadzovania práva vo svojich výročných správach podľa článku 16 ods. 6 nariadenia 261/2004 uverejnia aj štatistické údaje o svojej činnosti a o sankciách uložených v súvislosti s uplatňovaním tohto nariadenia.

Článok 6c

1. Právomoc prijímať delegované akty sa prenáša na Komisiu na základe podmienok stanovených v tomto článku.

2. Delegovanie právomocí uvedené v článku 6 ods. 1 sa Komisii poskytuje na dobu neurčitú od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia hneď po prijatí delegovaného aktu túto skutočnosť oznámi súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 1 nadobudne účinnosť len vtedy, ak v lehote 2 mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade voči nemu Európsky parlament alebo Rada nevznesú žiadne námietky, alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietky. Táto lehota sa na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady predlžuje o dva mesiace.“

Článok 6d

1. Zatiaľ čo leteckí dopravcovia môžu neobmedzene komerčne stanovovať podmienky týkajúce sa prepravy povolenej batožiny, musia jasne uviesť, pri rezervácii a pri odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích strojov), maximálnu povolenú batožinu, ktorú si cestujúci môžu vziať so sebou do lietadla, a ktorú si môžu uložiť do nákladného priestoru pri každom lete, ktorá je v cene letenky, vrátane akýchkoľvek obmedzení týkajúcich sa počtu predmetov, ktoré by sa uplatnili v rámci danej povolenej batožiny. V prípade, že sa uplatňujú dodatočné poplatky za prepravu batožiny, leteckí dopravcovia musia jasne uviesť podrobnosti týkajúce sa týchto poplatkov pri rezervácii a na požiadanie na letisku.

2. V prípade, že mimoriadne okolnosti, napr. bezpečnostné dôvody alebo zmena typu lietadla po rezervácii, zabraňujú preprave predmetov, ktoré sú súčasťou povolenej príručnej batožiny, v kabíne pre cestujúcich, letecký dopravca ich môže prepraviť v nákladnom priestore lietadla, avšak bez dodatočných nákladov pre cestujúceho.

3. Tieto práva nemajú vplyv na obmedzenia týkajúce sa príručnej batožiny stanovené EÚ a v medzinárodných pravidlách bezpečnostnej ochrany, akými sú napríklad nariadenia (ES) č. 300/2008 a (ES) č. 820/2008.

Článok 6e

1. Letecký dopravca Spoločenstva povolí cestujúcemu prepravovať hudobný nástroj v kabíne lietadla pre cestujúcich za podmienky dodržania príslušných bezpečnostných predpisov a technických špecifikácií a obmedzení predmetného lietadla. Hudobné nástroje sa prijímajú na prepravu v kabíne lietadla za podmienky, že sa môžu bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho. Letecký dopravca môže rozhodnúť, že hudobný nástroj je súčasťou maximálne povolenej príručnej batožiny a neprepravuje sa navyše k nej.

2. Ak je hudobný nástroj príliš veľký pre bezpečné uloženie vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho, letecký dopravca môže požadovať zaplatenie tarifnej ceny druhej letenky, keď sa tento hudobný nástroj prepravuje ako príručná batožina na druhom sedadle. Ak je druhé sedadlo predané, letecký dopravca vyvinie primerané úsilie, aby sa dotyčný cestujúci a hudobný nástroj umiestnili na sedadlá vedľa seba. Hudobné nástroje sa prepravujú vo vykurovanom batožinovom priestore lietadla, ak je k dispozícii a ak je potrebný, za podmienky dodržania príslušných bezpečnostných predpisov, priestorových obmedzení a technických špecifikácií dotknutého lietadla. Letecký dopravca vo svojich podmienkach jasne uvedie, na základe čoho sa budú hudobné nástroje prepravovať, a uplatniteľné poplatky.“

5. Článok 7 sa nahrádza takto:

„*Článok 7*

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do 1. januára 2017 správu o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia. V prípade potreby sa k správe pripoja legislatívne návrhy.“

6. Príloha k nariadeniu 2027/97 sa nahrádza prílohou 2 k tomuto nariadeniu.

Článok 3

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

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

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
Predseda	*Predseda*

Príloha 1

„Príloha: neúplný zoznam okolností, ktoré sa považujú za mimoriadne na účely tohto nariadenia

1. Za mimoriadne okolnosti sa považujú tieto:

i. prírodné katastrofy, ktoré znemožňujú bezpečné prevádzkovanie letov;

ii. technické problémy, ktoré nepatria do obvyklej letovej prevádzky lietadla, napr. zistenie chyby počas predmetnej letovej prevádzky, ktorá bráni bežnému pokračovaniu letovej činnosti; alebo skrytá výrobná chyba odhalená výrobcom alebo príslušným orgánom, ktorá rušivo zasahuje do letovej bezpečnosti;

iii. bezpečnostné riziká a sabotážne alebo teroristické činy, ktoré znemožňujú bezpečnú letovú prevádzku;

iv. zdravotné riziká ohrozujúce život alebo núdzové zdravotné situácie, ktoré si vyžadujú prerušenie alebo odklon dotyčného letu;

v. obmedzenia manažmentu letovej prevádzky alebo uzavretie vzdušného priestoru alebo letiska;

vi. meteorologické podmienky nezlučiteľné s letovou bezpečnosťou; a

vii. pracovné spory u prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo dôležitých poskytovateľov služieb, ako sú letiská a poskytovatelia letových navigačných služieb.

2. Za mimoriadne okolnosti sa nepovažujú tieto:

i. technické problémy, ktoré patria do bežnej prevádzky lietadla, napr. problém zistený počas štandardnej údržby alebo počas predletovej kontroly lietadla, alebo ktoré vzniknú z dôvodu nesprávneho vykonania takejto údržby alebo predletovej kontroly; a

ii. nedostupnosť letovej posádky alebo palubných sprievodcov (ak nebola spôsobená pracovnými spormi).

Príloha 2

„PRÍLOHA

ZODPOVEDNOSŤ LETECKÉHO DOPRAVCU ZA CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINU

Tieto informácie sumarizujú pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami Spoločenstva a vyžadované právnymi predpismi EÚ a Montrealským dohovorom.

NÁHRADA V PRÍPADE SMRTI ALEBO ZRANENIA

Nie sú žiadne finančné limity týkajúce sa zodpovednosti za zranenie alebo smrť cestujúceho spôsobené nehodou na palube lietadla alebo počas akýchkoľvek činností nástupu do lietadla a výstupu z lietadla. V prípade škôd do výšky 113 100 SDR (približná čiastka v miestnej mene) nemôže dopravca vylúčiť alebo obmedziť svoju zodpovednosť. Nad túto čiastku nie je letecký dopravca zodpovedný, ak preukáže, že škoda nebola spôsobená jeho nedbalosťou alebo inou chybou, alebo že bola spôsobená výlučne nedbalosťou alebo chybou tretej strany.

PREDDAVKY

Ak je cestujúci usmrtený alebo zranený, letecký dopravca musí do 15 dní od identifikácie osoby oprávnenej na náhradu vyplatiť preddavok, aby boli zabezpečené bezprostredné ekonomické potreby. V prípade smrti nesmie byť tento preddavok nižší než 18 096 SDR (približná čiastka v miestnej mene).

MEŠKANIE PRI PREPRAVE CESTUJÚCICH

V prípade meškania pri preprave cestujúcich je letecký dopravca zodpovedný za škody, pokiaľ neuskutočnil všetky náležité opatrenia, aby sa škode vyhol, alebo pokiaľ nebolo možné také opatrenia uskutočniť. Zodpovednosť za meškanie cestujúcich je obmedzená na 4 694 SDR (približná čiastka v miestnej mene).

STRATA, POŠKODENIE ALEBO MEŠKANIE BATOŽINY

V prípade straty, poškodenia alebo meškania batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škodu do výšky 1 113 SDR (približná čiastka v miestnej mene); limit náhrady sa uplatňuje za cestujúceho a nie za jeden kus zapísanej batožiny, pokiaľ medzi dopravcom a cestujúcim nebol dohodnutý vyšší limit osobitným vyhlásením o záujme. Letecký dopravca nie je zodpovedný za poškodenú alebo stratenú batožinu, ak je škoda alebo strata spôsobená samotnou kvalitou alebo chybou batožiny. Letecký dopravca nie je zodpovedný za zmeškanú batožinu, ak prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil škode vyplývajúcej z meškania batožiny, alebo ak nebolo možné takéto opatrenia prijať. V prípade príručnej batožiny vrátane osobných vecí je letecká spoločnosť zodpovedná iba v prípade, keď škoda vznikla jej chybou.

VYŠŠIE LIMITY PRE BATOŽINU

Cestujúci môže uplatniť vyššie limity zodpovednosti, ak najneskôr pri odbavení odovzdá osobitné vyhlásenie a uhradí doplatok, pokiaľ sa požaduje. Tento doplatok vychádza z tarify spojenej s dodatočnými nákladmi vzniknutými v preprave a poistení predmetnej batožiny nad limit zodpovednosti vo výške 1 131 SDR. Tarifa sa na požiadanie sprístupní cestujúcim. Zdravotne postihnutým cestujúcim a cestujúcim so zníženou pohyblivosťou sa systematicky ponúka bezplatná možnosť urobiť osobitné vyhlásenie záujmu na prepravu ich pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť.

LEHOTY NA REKLAMÁCIU BATOŽINY

Ak je batožina poškodená, zmeškaná, stratená alebo zničená, musí to cestujúci vo všetkých prípadoch čo najskôr písomne oznámiť leteckému dopravcovi a reklamovať ju u neho. V prípade poškodenia batožiny sa uplatňuje lehota na reklamáciu do 7 dní a v prípade zmeškania do 21 dní, v oboch prípadoch odo dňa, kedy bola batožina daná cestujúcemu k dispozícii. Aby sa tieto lehoty splnili bez problémov, letecký dopravca musí cestujúcim poskytnúť možnosť vyplniť formulár sťažnosti na letisku. Tento formulár sťažnosti, ktorý môže mať aj formu správy o majetkových nezrovnalostiach (PIR), musí letecký dopravca prijať na letisku ako reklamáciu.

ZODPOVEDNOSŤ ZMLUVNÝCH A SKUTOČNÝCH DOPRAVCOV

Ak letecký dopravca, ktorý skutočne vykonáva let, nie je totožný so zmluvným leteckým dopravcom, cestujúci má právo adresovať sťažnosť alebo uplatniť nárok na náhradu škody u oboch dopravcov. Zahŕňa to prípady, keď osobitné vyhlásenie záujmu na dodaní bolo dohodnuté so skutočným dopravcom.

LEHOTA TÝKAJÚCA SA ŽALOBY

Súdne žaloby týkajúce sa náhrady škody musia byť podané do dvoch rokov od dátumu príletu lietadla alebo od dátumu, kedy malo lietadlo priletieť.

ZÁKLAD PRE INFORMÁCIE

Základom pre pravidlá uvedené vyššie je Montrealský dohovor z 28. mája 1999, ktorý je v Spoločenstve vykonávaný nariadením (ES) č. 2027/97 (zmeneným a doplneným nariadením (ES) č. 889/2002 a nariadením (EÚ) č. xxx) a vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov.“