Evropský parlament
2024-2029

PŘIJATÉ TEXTY

P10_TA(2026)0009

Práva cestujících v letecké dopravě

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 21. ledna 2026 k postoji Rady v prvním čtení s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Řádný legislativní postup: druhé čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na postoj Rady v prvním čtení (10015/1/2025 – C10–0228/2025),
- s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 11. července 2013[1],
- po konzultaci s Výborem regionů,
- s ohledem na stanovisko Komise (COM(2025)0630),
- s ohledem na svůj postoj v prvním čtení[2] k návrhu Komise předloženému Parlamentu a Radě (COM(2013)0130)
- s ohledem na pokyny Výboru pro dopravu a cestovní ruch ze dne 13. října 2025 v souladu s článkem 74 jednacího řádu,
- s ohledem na čl. 294 odst. 7 Smlouvy o fungování Evropské unie,
- s ohledem na článek 68 jednacího řádu,

---

1 Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 115.
2 Úř. věst. C 93, 24.3.2017, s. 336.

– s ohledem na doporučení pro druhé čtení předložené Výborem pro dopravu a cestovní ruch (A10-0001/2026),

1. přijímá níže uvedený postoj ve druhém čtení;

2. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

P10_TC2-COD(2013)0072

Postoj Evropského parlamentu přijatý ve druhém čtení dne 21. ledna 2026 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2026/... o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem[2],

---

1 Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 115.

2 Postoj Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014 (Úř. věst. C 93, 24.3.2017, s. 336) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 29. září 2025 (Úř. věst. C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Postoj Evropského parlamentu ze dne 21. ledna 2026.

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004[3] a nařízení Rady (ES) č. 2027/97[4] významně přispěly k ochraně práv cestujících v letecké dopravě, jejichž cestovní plány jsou narušeny tím, že je jim odepřen nástup na palubu, jejich let je významně zpožděn nebo zrušen nebo že jsou nesprávně zaslána jejich zavazadla.

***(1a) Normotvůrce Unie potvrzuje cíle vyjádřené v 1. a 4. bodě odůvodnění, aby právní předpisy EU v oblasti letecké dopravy zajistily vysokou úroveň ochrany cestujících, plně zohlednily požadavky na ochranu spotřebitele obecně a zvýšily úrovně ochrany stanovené tímto nařízením. Toho by mělo být dosaženo posílením práv cestujících v letecké dopravě, zvýšením právní jistoty pro cestující v letecké dopravě i pro letecké dopravce a kodifikací hlavních rozhodnutí Soudního dvora při výkladu nařízení č. 261/2004, jakož i zajištěním toho, aby letečtí dopravci působili na liberalizovaném trhu za harmonizovaných podmínek. To rovněž znamená, že úroveň ochrany stanovená nařízením (ES) č. 261/2004 by se v žádném případě neměla snížit. V souvislosti s tím by měl být plně využit potenciál práv cestujících v letecké dopravě, která jsou chráněna nařízeními (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97, a mělo by být zajištěno účinnější, efektivnější a jednotnější uplatňování těchto práv v celé Unii, přičemž by měly být zohledněny zájmy leteckých dopravců a nadále by měla být zajištěna rovnováha mezi zájmy cestujících v letecké dopravě a zájmy leteckých dopravců.* [pozm. návrh 1]**

---

3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(2) Několik nedostatků zjištěných při provádění práv podle nařízení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97 však zabránilo tomu, aby byl plně realizován potenciál těchto práv chránit cestující. S cílem zajistit efektivnější, účinnější a jednotnější uplatňování práv cestujících v letecké dopravě v Unii je třeba provést řadu úprav v současném právním rámci. Tato skutečnost byla zdůrazněna ve sdělení Komise ze dne 27. října 2010 nazvaném „Zpráva o občanství EU za rok 2010: odstranit překážky pro výkon práv občanů EU“, v němž byla uvedena opatření k zajištění souboru společných práv, zejména pro cestující v letecké dopravě, a k zajištění toho, aby tato práva byla odpovídajícím způsobem prosazována.

(3) Studie o současné úrovni ochrany práv cestujících v letecké dopravě v EU zadaná a zveřejněná Komisí v roce 2020 (~~dále jen „~~***cílená*** studie~~“~~) ~~ukázala~~***uvádí***, že hlavní prioritou cestujících je, aby jim v případě narušení cesty byla poskytnuta pomoc a nabídnuto přesměrování tak, aby do místa určení dorazili co nejdříve. ~~Ze~~***V této souvislosti cílená*** studie ~~dále vyplynulo~~***ukazuje***, že vyplacení náhrady je v pořadí priorit cestujících ***ze tří nabízených možností*** na třetím místě. ~~Na druhé straně~~***Z této*** studie ~~rovněž ukázala, že absolutní i relativní náklady vzniklé leteckým dopravcům při provádění~~***však nelze vyvozovat, že by vyplácení náhrady bylo v pořadí priorit cestujících na nízkém místě, a to ze tří důvodů. Zaprvé, již samotná formulace otázky s sebou nese značné zkreslení a zužuje možné výstupy, neboť tři možnosti, které jsou respondentům nabídnuty, nejsou svou povahou srovnatelné. Zatímco dvě z možností (pomoc, přesměrování) slibují okamžitou úlevu od naléhavého problému (narušení letu), třetí možnost (náhrada škody) je méně okamžitá a svou povahou méně naléhavá. Náhrada podle tohoto*** nařízení ~~(ES) č. 261/2004 od roku 2011 výrazně vzrostly, což by mohlo vést k omezení počtu provozovaných tras nebo ke snížení konektivity nabízené leteckými dopravci cestujícím~~***má nahradit škodu vzniklou v důsledku narušení prostřednictvím platby, která cestujícímu pomáhá*** v dlouhodobém horizontu***, ale neřeší okamžitý problém (prostřednictvím pomoci nebo přesměrování). Je jedině přirozené, že průměrný respondent řadí na třetí místo nejméně naléhavou a bezprostřední ze tří možností (náhradu škody).***

Bylo by však logicky a statisticky neplatné vyvodit z tohoto pořadí závěr, že získání náhrady škody by mělo pro cestujícího výrazně nižší význam. Za druhé, formulace otázky ve studii vytváří umělou povinnost respondenta vybrat si ze tří možností a seřadit je, zatímco v současné realitě nařízení č. 261/2004 tyto tři možnosti existují současně, aniž by se jakkoli vylučovaly. Za třetí, pořadí cílené studie vychází z interakce s organizacemi spotřebitelů a cestujících a sekundárního výzkumu a není založeno na komplexním šetření mezi cestujícími. S cílem zabránit zkreslení způsobenému formulací otázek a metodologií v cílené studii je proto vhodné konzultovat další reprezentativní průzkumy názorů cestujících v letecké dopravě na poskytování náhrad škody podle tohoto nařízení. Šetření[5] uskutečněné Evropským účetním dvorem (EÚD) v roce 2018 mezi 10 350 náhodně vybranými občany z deseti členských států ukázalo, že „právo na náhradu škody v případě zrušení nebo odepření nástupu na palubu“ se umístilo na druhém místě s 39,6 % z deseti možností, z nichž měli cestující vybrat tři práva, která „považují za nejdůležitější“, přičemž preferovaná možnost, kterou je „právo na alternativní dopravu v případě velkého zpoždění, zrušení nebo odepření nástupu na palubu“, se umístila jen nepatrně výše se 41,7 %.

---

5 ***Viz stranu 22 https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_CS.pdf.***

Vzhledem k tomuto zanedbatelnému rozdílu nelze z těchto dvou těsně umístěných možností vyvodit žádné skutečné pořadí preferencí. V průzkumu společnosti YouGov zadaném agenturou odpovědnou za nároky, který byl proveden na jaře 2025 mezi 3059 občany Německa, Španělska a Dánska, 70 % respondentů trvalo na zachování stávajícího pravidla pro náhradu škody a zdůraznilo, že cestující by neměli přicházet o práva kvůli okrajové úspoře nákladů, zatímco pouze 14 % respondentů upřednostňovalo předpokládanou úsporu 1 EUR z ceny letenky. Dokonce i odvětvové sdružení Airlines for Europe (A4E) dospělo na základě vlastního průzkumu YouGov, který odrážel názory více než 6 000 spotřebitelů v pěti členských státech, k závěru, že „75 % cestujících, kteří letěli v posledních 12 měsících, podporuje zachování současné úrovně náhrad škody“[6]. Tyto důkazy podporují rozhodnutí normotvůrce Unie v souvislosti s revizí~~. Revize~~ nařízení (ES) č. 261/2004 ~~by se proto měla zaměřit zejména na~~***nesnižovat stávající*** práva cestujících ***na náhradu škody ani další stejně důležitá práva*** na pomoc a přesměrování***. Obě kategorie práv zkoumané ve výše uvedených důkazech, „náhradu škody“ i „pomoc a přesměrování“, je třeba posuzovat jako celek a nelze je uměle stavět proti sobě. Lze plně*** ~~a zároveň~~ zohlednit ekonomické pobídky leteckých dopravců a ~~dopady~~***dopad*** na konektivitu ***a zároveň zachovat stávající práva cestujících v letecké dopravě a vysokou úroveň ochrany spotřebitele***. **[pozm. návrh 2]**

---

6 ***Viz tiskovou zprávu A4E ze dne 14. října 2025, https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3a) V souladu s cíli nařízení (ES) č. 261/2004 poskytuje nezávislá odborně recenzovaná studie z roku 2023[7] spolehlivé důkazy o tom, že nařízení ve své současné podobě účinně snižuje průměrnou dobu zpoždění letu. Studie shledává, že tento dopad je zjevně ekonomicky významný a je nezávislý na rozhodnutích leteckých dopravců o délce pravidelných letů. Potvrzuje, že statisticky lze hypotézu o neexistenci dopadu velmi důrazně zamítnout. Trvá na tom, že její výsledky platí i pro další ukazatele přesnosti letů (zpoždění při příletu a podíl „letů na čas“) a mají důkladné alternativní specifikace. Kromě toho uvádí, že stávající nařízení je nejúčinnější při snižování zpoždění na trasách, kde je nízká konkurence. Zdůrazňuje, že z ekonomického hlediska se systém náhrad podle nařízení (ES) č. 261/2004 řídí zásadou, že odpovědnost by měla nést strana, která je nejlépe schopna dané situaci zabránit a zvládnout ji za co nejnižších nákladů. Kontrolu nad přesností by měli letečtí dopravci, a nikoli cestující, prostřednictvím sestavování harmonogramu, plánování údržby, rotace posádek a letadel a strategií obnovy po narušení provozu.

---

7 ***Viz Gnutzmann a Spiewanowski in: Transport Policy 136 (2023) 155–168, viz https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Tím, že by byla odpovědnost vázána na zpoždění při příletu do cílového místa určení, by nařízení poskytlo leteckým dopravcům nezbytné ekonomické pobídky ke snížení výskytu významných zpoždění a zrušení letů. Zjištění této studie podporují rozhodnutí normotvůrce Unie zachovat a výslovně stanovit společnou tříhodinovou hranici pro náhradu škody v případě zrušení nebo velkého zpoždění, stávající úrovně náhrady škody a prahové hodnoty vzdálenosti, a tím zajistit, že se současná úroveň ochrany práv cestujících nesníží a bude účinná pro zvýšení konektivity a zachování ekonomických pobídek pro letecké dopravce. **[pozm. návrh 3]**

(4) Cestující, kteří cestují letem, na který se vztahují závazky veřejné služby, ať už za plnou, nebo sníženou cenu, by měli mít podle nařízení (ES) č. 261/2004 stejná práva.

18

(5) ~~Aby se zvýšila právní jistota leteckých dopravců a cestujících v letecké dopravě, je nutná definice~~***O*** pojmu „mimořádné okolnosti“~~, která by zohlednila rozsudek~~ ***pojednává obsáhlá judikatura*** Soudního dvora ~~ve věci C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA[8]) (dále jen „rozsudek ve věci C-549/07“), který vykládá původní znění nařízení (ES) č. 261/2004. Pojem „mimořádné okolnosti“ by měl být upřesněn pomocí demonstrativních seznamů okolností, které představují~~***. Mělo by se proto více objasnit, co představuje*** mimořádné okolnosti***, aby bylo možné práva cestujících v letecké dopravě účinně a důsledně prosazovat. S ohledem na judikaturu by měly být odlišeny události, jejichž původ je „interní“, od událostí, jejichž původ je z hlediska provozujícího leteckého dopravce „externí“. Události by se měly považovat za externí, pokud nastaly v důsledku okolností,*** ~~či~~ které ~~nepředstavují~~***letecký dopravce nemůže ovlivnit, a jsou důsledkem přírodní události nebo jednání třetí strany. Tyto externí události by měly být obecně pokládány za*** mimořádné okolnosti. ~~Komise~~***Události, které nesplňují tato kritéria, by se měly považovat za interní a neměly by být pokládány za mimořádné okolnosti. Toto rozlišení by mělo být lépe vysvětleno pomocí úplného seznamu okolností, které jsou jasně označeny jako události, které lze považovat za mimořádné.***

---

8 ~~Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. prosince 2008, Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, věc C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771~~

Komisi by měla ~~seznam~~***být za účelem změny seznamu*** mimořádných okolností ~~každé tři roky přezkoumat a případně Evropskému parlamentu a Radě navrhnout jeho aktualizaci~~***svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem případného doplňování tohoto seznamu. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[9]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.*** **[pozm. návrh 4]**

---

9 ***Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1)***.

(5a) Podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Soudní dvůr ve své judikatuře podrobněji vysvětlil význam a meze povinnosti přijmout „přiměřená opatření“.
[pozm. návrh 5]

~~(6) V rozsudku ve věci C-549/07 Soudní dvůr rozhodl, že neočekávaná technická závada nepředstavuje mimořádnou okolnost, s výjimkou případů, kdy je technická závada důsledkem skryté výrobní vady zjištěné výrobcem letadla nebo příslušným orgánem nebo kdy je poškození letadla způsobeno sabotáží nebo teroristickým činem. S ohledem na získané zkušenosti a vzhledem k prvořadému významu zajištění toho, aby práva přiznaná cestujícím podle tohoto nařízení neohrožovala bezpečnost, by však za určitých podmínek technické závady na určitém vybavení měly představovat mimořádné okolnosti.~~
[pozm. návrh 6]

(7) V rozsudku ve spojených věcech C-156/22, C-157/22 a C-158/22 (TAP Portugal v. flightright GmbH a Myflyright GmbH)[10] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že nečekaná nepřítomnost člena posádky nezbytného k zajištění letu z důvodu nemoci nebo dokonce náhlého úmrtí krátce před odletem nepředstavuje mimořádnou okolnost. Přestože jsou letečtí dopravci povinni přijmout veškerá přiměřená opatření k zajištění náhradního pilota, druhého pilota nebo minimálního předepsaného počtu palubních průvodčích, v praxi zajištění splnění této povinnosti mimo domovské základny leteckého dopravce trvá značně dlouho a vyžaduje vysoké finanční náklady. Je proto vhodné stanovit, že nečekaná nemoc nebo úmrtí člena posádky, jehož přítomnost je nezbytná, například pokud k nim dojde den před odletem letu, mimo domovské základny leteckého dopravce by měly představovat mimořádnou okolnost. **[pozm. návrh 7]**

10 Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 11. května 2023, TAP Portugal v. flightright GmbH a Myflyright GmbH, spojené věci C-156/22 až C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

(8) ~~V rozsudcích ve věcech C-28/20 (Airhelp Ltd v Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH)[12], a C-613/20 (CS v. Eurowings GmbH)[13] a v usnesení ve věci C-287/20 ((EL a CP v. Ryanair DAC)[14] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že stávky zaměstnanců leteckých dopravců nepředstavují mimořádné okolnosti. Dojde-li však ke stávce, některé požadavky zaměstnanců leteckých dopravců nespadají do působnosti leteckého dopravce a jsou mimo jeho kontrolu, jako jsou změny věku odchodu do důchodu nebo finanční příspěvky, které mohou řešit pouze orgány veřejné moci. Je proto vhodné stanovit, že některé stávky zaměstnanců leteckých společností by měly představovat mimořádné okolnosti.~~ **[pozm. návrh 8]**

---

11 ~~Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 23. března 2021, Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, věc C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.~~

12 ~~Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. dubna 2018, Helga Krüsemann a další v. TUIfly GmbH, věc C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

13 ~~Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 6. října 2021, CS v. Eurowings GmbH, věc C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

14 ~~Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 10. ledna 2022, EL a CP v. Ryanair DAC, věc C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) V rozsudku ve věci C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel)[15] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že pojem „let“ ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 není definován, ale Soudní dvůr jej vyložil tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, tedy jej vyložil jako „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její trasu. S cílem předejít nejistotě a vzhledem k získaným zkušenostem by měla být stanovena jasná definice „letu“, jakož i definice souvisejících pojmů „navazující let“ a „cesta“.

(10) V rozsudku ve věci C-537/17 (Claudia Wegener v. Royal Air Maroc SA)[16] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že se nařízení (ES) č. 261/2004 vztahuje na část jakéhokoli letu, který byl součástí jedné cesty, bez ohledu na to, kde se let uskutečnil, včetně letů plně provozovaných mimo Unii. ***V návaznosti na tento rozsudek a s cílem vytvořit spravedlivé podmínky,*** pokud se původní místo odletu nachází na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, nebo ~~je-li provozující letecký dopravce provozujícím leteckým dopravcem Unie,~~ pokud se cílové místo určení cesty nachází na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, mělo by se použít toto nařízení. **[pozm. návrh 9]**

---

15 Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland v. Diether Schenkel, věc C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Rozsudek Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 31. května 2018, Claudia Wegener v Royal Air Maroc SA, Case C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Studie prokázala vyšší míru dodržování nařízení (ES) č. 261/2004 leteckými dopravci, přičemž obecně je tato vyšší míra dodržování uvedeného nařízení sledována více u leteckých dopravců Unie než u leteckých dopravců třetích zemí. Obnovením rovných podmínek pro letecké dopravce Unie a letecké dopravce třetích zemí a zlepšením hospodářské udržitelnosti leteckých dopravců Unie se podpoří konkurenceschopnost Unie a v konečném důsledku se celkově zlepší ochrana cestujících.

(11a) V zájmu spravedlivé mezinárodní hospodářské soutěže a s cílem zajistit, aby cestující byli chráněni jednotným a soudržným rámcem práv, by se nařízení (ES) č. 261/2004 mělo vztahovat na všechny cesty v rámci Unie, jakož i na všechny cesty z Unie nebo do Unie. **[pozm. návrh 10]**

~~(12) V článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie je uznán zvláštní charakter nejvzdálenějších regionů, zejména z důvodu jejich odlehlosti. S ohledem na zkušenosti získané s nařízením (ES) č. 261/2004 je nezbytné zajistit územní propojení pro nejvzdálenější regiony a zvýšit soudržnost celé Unie, což bude v konečném důsledku ku prospěchu cestujících. Vzhledem ke specifickým rysům cest mezi nejvzdálenějšími regiony a jiným územím členského státu, na které se vztahují Smlouvy, by měla být výše náhrady stanovena podle skutečné délky těchto cest.~~

[pozm. návrh 11]

(13) Letenky vydává nebo schvaluje provozující letecký dopravce po uzavření smlouvy o letecké přepravě s cestujícím. Měly by být identifikovatelné prostřednictvím jedinečného čísla letenky a měly by obsahovat jedinečný odkaz na jedinou smlouvu o letecké přepravě vystavenou v okamžiku rezervace. Měly by se vztahovat na jeden let nebo navazující let, aniž by byla zohledněna mezipřistání z technických či provozních důvodů. Měly by obsahovat několik informací týkajících se tohoto letu nebo tohoto navazujícího letu, jako je datum letu, odlet a přílet, plánované časy odletu a příletu, jméno a příjmení cestujícího, číslo letu a jméno provozujícího leteckého dopravce.

(14) V rozsudku ve věci C-22/11 (Finnair Oyj v. Timy Lassooy)[17] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že pojem „odepření nástupu na palubu“ musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody. Cestujícím, kteří se přihlásili k nástupu na palubu a kterým byl nástup na palubu odepřen, nebo kteří byli o tom, že jim bude nástup na palubu odepřen proti jejich vůli, předem informováni, by měly být bez zbytečného odkladu proplaceny výdaje ***a náhrada škody***. **[pozm. návrh 12]**

~~(15) Zároveň existují přiměřené důvody odepřít cestujícím nástup na palubu, jako jsou zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany před protiprávními činy nebo nedostatečné cestovní doklady. Letečtí dopravci mají rovněž přiměřené důvody odepřít nástup na palubu cestujícím, kteří se dopustili rušivého chování ohrožujícího bezpečnost nebo ochranu letu před protiprávními činy, jak je uvedeno v pozměněné Úmluvě o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla podepsané v Tokiu dne 14. září 1963. V těchto případech by měl provozující letecký dopravce nést důkazní břemeno.~~ **[pozm. návrh 13]**

---

17 Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012, Finnair Oyj v. Timy Lassooy, věc C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Za účelem zvýšení úrovně ochrany by cestujícím neměl být odepřen nástup na palubu zpátečního letu z důvodu, že nenastoupili na první let v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.

(17) Cestujícím jsou v současné době někdy účtovány sankční administrativní poplatky za opravu chybného zápisu jejich jména. Měla by být stanovena možnost bezplatně provádět přiměřené opravy chyb v rezervaci nebo administrativní změny za předpokladu, že v důsledku požadované opravy nebo změny nedojde ke změně času letu, data, trasy nebo cestujícího.

(18) V ~~případech~~***případě*** zrušení by volba mezi proplacením výdajů, pokračováním v cestě formou přesměrování nebo uskutečněním cesty ***později téhož dne nebo*** v pozdější době měla být volbou cestujícího, a nikoli leteckého dopravce. **[pozm. návrh 14]**

(18a) Pokud cestující zruší let, měli by být letečtí dopravci povinni uhradit mu již zaplacené taxy, aniž by si za to účtovali další poplatky. **[pozm. návrh 15]**

(19) Na letištích~~, která odbavují více než pět milionů~~ ***s ročním objemem provozu nejméně čtyři miliony*** cestujících ~~ročně,~~***po dobu alespoň tří po sobě následujících let*** by řídící orgány letiště a poskytovatelé služeb zásadního významu v rámci letiště, zejména letečtí dopravci a poskytovatelé služeb pozemního odbavení, ***poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé asistence cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností orientace a pohybu měli přijmout vhodná opatření k zajištění koordinace a spolupráce mezi uživateli letišť***~~měli spolupracovat~~ tak, aby minimalizovali dopad mnohočetného narušení letů na cestující. Za tímto účelem by řídící orgány letiště měly pro tyto případy ~~vypracovat pohotovostní plány a~~***zajistit prostřednictvím náležitých pohotovostních plánů přiměřenou koordinaci a společně se státními, regionálními a místními orgány*** spolupracovat na jejich vylepšování. ~~Na všech ostatních letištích by měl řídící orgán letiště vynaložit veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k dohodě s uživateli letiště v situacích, které vedou ke značnému počtu zdržených cestujících, a zajistit průběžné informování zdržených cestujících~~***Tyto plány by měly být posouzeny a v případě potřeby upraveny vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování***. **[pozm. návrh 16]**

(19a) Letečtí dopravci by měli zavést postupy a koordinovaná opatření pro poskytování odpovídajících informací zdrženým cestujícím. Tyto postupy by měly jasně stanovit, kdo je na každém letišti odpovědný za zajišťování péče, pomoci, přesměrování a proplacení výdajů, jakož i způsoby a podmínky poskytování těchto služeb. **[pozm. návrh 17]**

(19b) Za účelem poskytování pomoci cestujícím v případě narušení letu nebo zpoždění, poškození nebo ztráty zavazadel by letečtí dopravci měli na letištích zřídit kontaktní místa, kde by jejich zaměstnanci nebo jimi pověřené třetí strany poskytovali cestujícím potřebné informace ohledně jejich práv, včetně postupů pro podávání stížností, a pomáhali jim přijímat okamžitá opatření. **[pozm. návrh 18]**

(19c) Vzhledem ke krátkým lhůtám pro podávání stížností na zpožděná, poškozená nebo ztracená zavazadla by měla být na všech letištích zřízena zvláštní služba pro výdej zavazadel, kde mají cestující možnost podat po příletu stížnost. Za tím účelem by měli letečtí dopravci poskytnout cestujícím formulář stížnosti ve všech úředních jazycích Unie. Tento formulář by mohl mít rovněž podobu běžného hlášení o problému se zavazadly (PIR). Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení podoby standardizovaného formuláře stížnosti prostřednictvím prováděcích aktů. **[pozm. návrh 19]**

(20) ~~Do~~***Cílem*** nařízení (ES) č. 261/2004 ~~by mělo být výslovně zahrnuto právo~~***je posílit práva spotřebitelů zajištěním vysoké úrovně ochrany*** cestujících~~, jejichž let byl významně zpožděn, na náhradu škody~~ ***v letecké dopravě na vnitřním trhu*** v souladu s ~~rozsudkem Soudního dvora~~***článkem 38 Listiny základních práv.*** Ve spojených věcech C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH) a C-432/07 (Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA)[18] (dále jen „rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07“) ***Soudní dvůr tento cíl zohlednil tím, že uznal, že cestující, jejichž let byl zpožděn o tři hodiny a více, utrpí škodu v podobě nevratné ztráty času, která musí být neprodleně a standardním způsobem odškodněna.***

---

18 Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. listopadu 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07), a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz v. Air France SA (C-432/07), spojené věci C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Na základě zásady rovného zacházení Soudní dvůr potvrdil, že tato dlouhá zpoždění způsobují újmu srovnatelnou se zrušením letů a že rozdílné zacházení nelze objektivně odůvodnit. Soudní dvůr měl konkrétně konstatoval, že pokud zpoždění při příletu činí tři hodiny a více, mají dotčení cestující nárok na náhradu škody, stejně jako cestující, jejichž původní let byl zrušen a kterým letecký dopravce nemůže nabídnout přesměrování za podmínek stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení, tedy na let, který odlétá nejvýše jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhne cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase příletu. V souladu se zásadou rovného zacházení ~~uvedenou ve zmíněném rozsudku~~ by se ~~stejná pravidla měla použít pro proplacení výdajů, přesměrování a~~***tato práva na*** náhradu škody ***měla vztahovat i na cestující, jejichž let nebyl zrušen, ale kteří utrpěli rovnocennou ztrátu času v důsledku uspíšení letu před odletem i zpoždění při příletu***. ***Za účelem zachování spolehlivých záruk pro cestující v souladu s článkem 38 Listiny a zajištění jednotné ochrany, právní jistoty a účinného prosazování ve všech členských státech by proto nařízení (ES) č. 261/2004 mělo výslovně stanovit společnou tříhodinovou hranici pro náhradu škody v případě, že cestující utrpí nevratnou ztrátu času, která činí tři hodiny či více ve srovnání s dobou původně plánovanou leteckým dopravcem.*** **[pozm. návrh 20]**

(21) ~~Rozsudek ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 odkazoval na tříhodinový časový limit pro náhradu škody v případě zpoždění. Zkušenosti získané od přijetí nařízení (ES) č. 261/2004 však ukazují, že mnoho zpoždění nelze vyřešit během tří hodin uvedených v tomto rozsudku a krátký časový limit může vést k vyššímu počtu zrušených letů, kdy letečtí dopravci sníží řetězové účinky zpožděných letů na navazující lety tím, že jeden nebo několik letů zruší, aby přemístili letadlo na další let. Ve většině případů by však cestující nadále upřednostňoval zpoždění před zrušením, protože má větší jistotu, že do místa určení dorazí při nejbližší příležitosti. Na mnoha trasách je četnost letů omezena a v případě zrušení letu nelze cestujícího okamžitě přesměrovat. Prodloužení časového limitu je proto pro cestujícího výhodou.~~ **[pozm. návrh 21]**

~~(22) Aby byla zachována konektivita, měly by být prodlouženy časové limity, jejichž překročení zakládá právo na náhradu škody za zpoždění, aby byl zohledněn finanční dopad na odvětví a dopad na jeho konkurenceschopnost. Tímto způsobem bude možné zabránit podněcování k vyšší četnosti zrušených letů nebo omezení počtu provozovaných tras či ke snížení konektivity nabízené cestujícím v dlouhodobém horizontu. Aby byli cestující, kteří cestují v rámci Unie, odškodňováni za stejných podmínek, měl by být časový limit stejný u všech cest v rámci Unie.~~ **[pozm. návrh 22]**

(23) Standardizovaná náhrada škody v nařízení (ES) č. 261/2004 slouží k náhradě časové ztráty, která je pro všechny cestující stejná~~, zatímco částky stanovené v nařízení (ES) č. 261/2004 mohou v mnoha případech přesahovat hodnotu škody vzniklé cestujícím, jak vyplývá z ekonomických studií~~. Je proto vhodné stanovit různé ~~časové limity~~***úrovně*** pro náhradu škody v závislosti na vzdálenosti narušeného letu a zpoždění při příletu. **[pozm. návrh 23]**

~~(24) V souladu s úsilím Unie o podporu klimaticky neutrální mobility šetrné k životnímu prostředí je rovněž vhodné zajistit, aby se regulační rámce pro práva cestujících v jednotlivých druzích dopravy v co největší míře sblížily a aby byly náhrady škody mezi jednotlivými druhy dopravy vyrovnány.~~ **[pozm. návrh 24]**

(24a) Štítek letových emisí zavedený podle článku 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405[19] je poskytovatelům služeb k dispozici, pokud chtějí na svých internetových stránkách a letenkách ve snadno přístupném formátu a srovnatelným způsobem zobrazovat přesné a objektivní informace o dopadu jejich dopravy na životní prostředí. **[pozm. návrh 25]**

---

19 ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) (Úř. věst. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) K zajištění právní jistoty by mělo nařízení (ES) č. 261/2004 výslovně potvrdit, že změna letového řádu má na cestující podobný dopad jako zrušení ~~nebo~~***,*** zpoždění letu ***nebo odepření nástupu na palubu***, a měla by tudíž zakládat stejná práva. **[pozm. návrh 26]**

(26) Cestujícím, kteří v důsledku narušení***, změny letového řádu nebo zpoždění*** předchozího letu zmeškají navazující let, by měla být v době, kdy čekají na přesměrování, poskytnuta řádná pomoc. V takových případech by v souladu se zásadou rovného zacházení ***a rozsudkem Evropského soudního dvora ve věci C-11/11 (Air France v. Folkerts)***[20]***,*** měli mít cestující poté, co dosáhnou cílového místa určení svého alternativního letu nebo přepravy, nárok na náhradu škody obdobně jako cestující, jejichž přímé lety byly narušeny ***s ohledem na zpoždění po dosažení cílového místa určení své cesty***. **[pozm. návrh 27]**

---

20 ***Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 26. února 2013, Air France v. Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts, věc C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) Při rezervaci a před zakoupením letenek by letečtí dopravci nebo případně zprostředkovatelé měli cestující jasně informovat o tom, zda se na jejich cestovní plány vztahuje jediná smlouva o letecké přepravě, a o jejich právech podle nařízení (ES) č. 261/2004, zejména pokud jde o zmeškané navazující lety.

(28) S cílem posílit ochranu cestujících by mělo být jasně stanoveno, že cestující, jejichž let byl zpožděn, by měli mít právo na pomoc a náhradu škody bez ohledu na to, zda čekají v letištním terminálu, nebo jsou již usazeni na palubě letadla. Jelikož však cestující usazení na palubě letadla nemají přístup ke službám, které nabízí terminál, měla by být jejich práva posílena s ohledem na uspokojení základních potřeb a na právo vystoupit z letadla. Právo vystoupit z letadla může být omezeno pouze v případě, že existují důvody související s bezpečností, imigrační kontrolou, řízením letového provozu nebo ochranou před protiprávními činy. Pokud se letecký dopravce chystá nechat cestující vystoupit z letadla, ale orgány řízení letového provozu je informován o tom, že let brzy odletí, měl by být oprávněn cestujícím výstup z letadla odepřít.

(29) Pokud cestující využije možnosti přesměrování při nejbližší příležitosti, letecký dopravce toto přesměrování často podmiňuje dostupností míst v rámci svých vlastních služeb, čímž svému cestujícímu odpírá možnost, aby byl rychleji přesměrován s využitím alternativních služeb. Dopravce by proto měl navrhnout i jiné možnosti přesměrování, a to i na jiná letiště, prostřednictvím jiné trasy, s využitím služeb jiného dopravce nebo jiného druhu dopravy, pokud to může přesměrování uspíšit. Alternativní přesměrování by mělo záviset na dostupnosti míst. ~~Pokud letecký dopravce nenabídl přesměrování a souhrnná doba čekání je prodloužena alespoň o tři hodiny, měl by mít cestující právo zařídit si vlastní přesměrování, aby dosáhl svého cílového místa určení bez dalšího zpoždění.~~ Toto přesměrování by za určitých podmínek mělo proběhnout na náklady leteckého dopravce a za srovnatelných dopravních podmínek. **[pozm. návrh 28]**

(30) Při přesměrování cestujících by se letečtí dopravci měli snažit zajistit, aby cestující mohli cestovat se svými zavazadly, včetně odbavených i neodbavených zavazadel. Cestující by měl leteckému dopravci umožnit postupovat jinak, pokud by omezení přepravy zavazadel mohlo způsobit cestujícím čekajícím na přesměrování další zpoždění, aniž by byla dotčena odpovědnost leteckého dopravce ve vztahu k zavazadlům cestujících podle nařízení (ES) č. 2027/97 a Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, dohodnuté dne 28. května 1999 v Montrealu (dále jen „Montrealská úmluva“).

(31) Srovnatelnost přepravních podmínek by mohla záviset na řadě faktorů a na zvláštních okolnostech. Je-li to možné a nevede-li to k dalšímu zpoždění, neměli by být cestující přeřazeni na dopravní služby nižší přepravní třídy, než jaká byla uvedena na rezervaci. Přesměrování by mělo být nabídnuto cestujícím bez jakýchkoli dodatečných poplatků, a to i v případě, že jsou cestující přesměrováni jiným leteckým dopravcem, jiným druhem dopravy, ve vyšší třídě nebo za vyšší cenu, než jaká byla zaplacena za původní službu. Mělo by být vynaloženo přiměřené úsilí, aby se zabránilo dodatečným navazujícím spojením. ~~Pokud je~~***Osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by při*** přesměrování ~~realizováno prostřednictvím jiného leteckého dopravce nebo alternativního způsobu dopravy, měla by být~~***neměly být vystaveny žádnému dodatečnému přestupu, pokud se cestující nedohodne jinak.***

Celková doba cesty ***by měla být*** pokud možno co nejpodobnější plánované době cesty původního letu ***s ohledem na možnosti, které jsou k dispozici na letišti, kde k narušení došlo,*** ve stejné přepravní třídě nebo v případě potřeby i ve vyšší třídě. Je-li k dispozici více letů se srovnatelným časovým rozvrhem, měli by cestující, kteří mají právo na přesměrování, přijmout nabídku na přesměrování předloženou leteckým dopravcem, včetně leteckých dopravců spolupracujících s provozujícím leteckým dopravcem. Pokud ***provozující letecký dopravce nabídne cestujícímu přesměrování za srovnatelných přepravních podmínek, měl by cestující toto přesměrování přijmout. Pokud provozující letecký dopravce nabídne cestujícímu přesměrování za přepravních podmínek, které nejsou srovnatelné, může cestující toto přesměrování odmítnout. Mělo by být zachováno právo na přesměrování, včetně přesměrování, které provede sám cestující. Pokud*** byla na původní let rezervována pomoc osobám se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace, měla by být tato pomoc k dispozici i na alternativní trase v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006[21]. **[pozm. návrh 29]**

---

21 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31a) Pokud cestující informoval provozujícího leteckého dopravce o svém rozhodnutí pokračovat v cestě a pokud provozující letecký dopravce nenabídl přesměrování do tří hodin, měl by mít cestující právo zařídit si vlastní přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek, aby dosáhl svého cílového místa určení bez dalšího zpoždění. Cestující by však stále měl mít nárok na přesměrování od provozujícího leteckého dopravce až do chvíle, kdy ho informuje o svém rozhodnutí zajistit si vlastní přesměrování. Cestující při zajištění přesměrování vlastními silami omezí výdaje na to, co je nezbytné, přiměřené a vhodné. **[pozm. návrh 30]**

(31b) Pomoc by mohla být omezena nebo odepřena, pokud by její poskytnutí samo o sobě cestujícím, kteří čekají na zpožděný let nebo na přesměrování, způsobilo další zpoždění. Pokud je let zpožděn pozdě večer, ale lze očekávat, že odletí v krátké době, a pokud by odeslání cestujících do hotelů a jejich návrat na letiště uprostřed noci mohly vést k mnohem většímu zpoždění, měl by mít letecký dopravce možnost poskytnutí ubytování v hotelu a související přepravu odepřít. Obdobně pokud se letecký dopravce chystá poskytnout jídlo a nápoje, ale je informován, že let je připraven k nástupu na palubu, měl by mít možnost tuto pomoc odepřít. Kromě uvedených případů by se mělo toto omezení uplatňovat pouze ve zcela výjimečných případech, protože je třeba vyvinout veškeré úsilí, aby se omezily nepříjemnosti, jimž jsou cestující vystaveni. **[pozm. návrh 31]**

(32) Letečtí dopravci by cestujícím měli nabídnout pomoc od plánovaného času odletu až do odletu jejich letu ~~nebo odletu či odjezdu alternativního spoje~~. Letečtí dopravci jsou v současné době vystaveni neomezené odpovědnosti za ubytování svých cestujících v případě dlouhotrvajících mimořádných okolností. ~~Tato nejistota spojená s nemožností předem určit okamžik skončení takové situace může ohrozit finanční stabilitu dopravce a v důsledku toho mít negativní dopady na cestující, pokud jde o konektivitu.~~ Letecký dopravce by tudíž měl mít možnost poskytování ***péče, pokud jde o dobu*** ubytování***, a v případě, že si cestující ubytování zajistí sami, pokud jde o náklady a péči,*** omezit na tři noci. Riziko dlouhodobého zdržení cestujících by navíc mělo být sníženo vypracováním pohotovostních plánů a včasným přesměrováním. **[pozm. návrh 32]**

(33) Cestující se specifickými potřebami, jako jsou osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, děti bez doprovodu, děti do 2 let**,** těhotné ženy a osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc, jako jsou například osoby trpící těžkou formou cukrovky nebo epilepsií, mohou ~~vyžadovat zvláštní pozornost~~ ze strany provozujícího leteckého dopravce ***vyžadovat zvláštní pozornost***. Obtížnější může být zejména zajištění ubytování v případě narušení letu. Na tyto kategorie cestujících by se proto ***v žádném případě*** nemělo vztahovat žádné omezení práva na ubytování v případě mimořádných okolností~~, pokud o svých specifických potřebách včas informovali provozujícího leteckého dopravce~~. **[pozm. návrh 33]**

(33a) Poskytovatelé služeb by měli zajistit, aby osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly za všech okolností právo používat na palubě letadla bezplatně dýchací přístroje, které byly schváleny jako přístroje splňující bezpečnostní normy. Komise by měla ve spolupráci s průmyslovými podniky a s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace vypracovat seznam schválených lékařských kyslíkových přístrojů, s náležitým ohledem na bezpečnostní požadavky. **[pozm. návrh 34]**

(34) Nařízení (ES) č. 261/2004 se rovněž vztahuje na cestující, kteří si leteckou dopravu zarezervovali v rámci souborných cestovních služeb. Cílem tohoto pozměňujícího nařízení je dále zlepšit koherentnost mezi směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302[22] a nařízením (ES) č. 261/2004. V této souvislosti by cestující ~~neměli~~***měli*** mít možnost ~~kumulovat odpovídající práva, zejména práva vyplývající~~***si vybrat, na základě kterého*** z těchto dvou právních aktů ***svůj nárok uplatní, a případně uplatnit nárok na základě obou právních aktů***. ***Cestující, který si zarezervoval leteckou dopravu jako součást souborných služeb, by měl mít možnost uplatnit nároky podle obou právních aktů, pokud například obdržel od leteckého dopravce náhradu za zpožděný let, ale má nárok na snížení ceny nebo náhradu od pořadatele za konkrétní služby, jako je přenocování v hotelu, strava, výlet nebo jiné akce, které v důsledku zpoždění letu zmeškal.***

---

22 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Cestující by však neměli mít možnost práva kumulovat, pokud příslušné náhrady nebo snížení ceny poskytované podle obou aktů chrání stejný zájem nebo mají stejný cíl. Pokud cestující uplatní svůj nárok u leteckého dopravce, měl by letecký dopravce vyplatit celou částku náhrady podle nařízení (ES) č. 261/2004. Pokud cestující uplatní nárok podle směrnice (EU) 2015/2302 a pokud podkladová práva chrání stejný zájem nebo mají stejný cíl, měla by být od plateb podle směrnice (EU) 2015/2302 náhrada vyplacená leteckým dopravcem odečtena. **[pozm. návrh 35]**

(35) Důvody současné míry zpoždění a zrušených letů v Unii nelze připisovat pouze leteckým dopravcům. Aby všechny subjekty v řetězci letecké dopravy byly motivovány k hledání účinných a včasných řešení, která minimalizují nepohodlí, jež zpoždění a zrušení letů působí cestujícím, nemělo by být právo leteckých dopravců požadovat odškodnění od jakékoli třetí strany, která napomohla ke vzniku události, jež vedla k náhradě škody nebo nutnosti dostát jiným povinnostem, nařízením (ES) č. 261/2004 nijak omezeno.

(36) V rozsudku ve věci C-502/18 (CS a další v. České aerolinie a.s.)[23] o výkladu nařízení (ES) č. 261/2004 Soudní dvůr rozhodl, že v případě navazujících letů v oblasti působnosti nařízení je každý provozující letecký dopravce, který se podílel na uskutečnění alespoň jednoho z těchto navazujících letů, povinen zaplatit cestujícímu náhradu podle tohoto nařízení bez ohledu na to, zda byl let, který tento letecký dopravce provozoval, narušen, či nikoli. I když se v nařízení (ES) č. 261/2004 stanoví, že provozující dopravci, kteří plní povinnosti podle něj, mohou požadovat náhradu škody od jakékoli třetí strany, studie ukázala nízkou účinnost práva na následný postih, které je v uvedeném nařízení stanoveno. V důsledku toho nesou letečtí dopravci Unie v porovnání s leteckými dopravci třetích zemí nepřiměřenou finanční zátěž. S cílem obnovit konkurenceschopnost leteckých dopravců Unie v souladu s doporučeními uvedenými ve zprávě nazvané „Budoucnost evropské konkurenceschopnosti“ ze září 2024 (dále jen „Draghiho zpráva“) a zachovat v dlouhodobém horizontu konektivitu by proto měla revize nařízení (ES) č. 261/2004 omezit odpovědnost leteckého dopravce na lety, které provozuje jako provozující letecký dopravce. **[pozm. návrh 36]**

23 Rozsudek soudního dvora (devátého senátu) ze dne 11. července 2019, CS a další v. České aerolinie a.s., věc C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604 .

(37) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005[24] ukládá smluvním leteckým dopravcům povinnost informovat cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a směrnice Rady 93/13/EHS[25] ukládá prodávajícímu nebo poskytovateli povinnost poskytnout spotřebiteli informace o podmínkách smlouvy. V případě narušení letu by cestující měli být podrobněji informováni o svých právech a zároveň by měli být odpovídajícím způsobem informováni o samotné příčině narušení, jakmile jsou tyto informace k dispozici. Tyto informace by měly být poskytovány ***leteckým dopravcem*** i v případě, že cestující získal letenku od zprostředkovatele usazeného v Unii. Tyto informace by měly být poskytnuty minimálně leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem, a to v přístupném formátu a případně prostřednictvím oznámení v mobilních aplikacích nebo pomocí jiných digitálních prostředků. **[pozm. návrh 37]**

---

24 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách (Úř. věst. L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) S cílem zajistit lepší prosazování práv cestujících by vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování měly sledovat prosazování nařízení (ES) č. 261/2004 a rozhodnout o vhodných sankcích podporujících motivaci k dodržování tohoto nařízení.~~ **[pozm. návrh 38]**

(38a) Evropský účetní dvůr dospěl ve zvláštní zprávě 15/2021 k závěru, že vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování nemají dobrý přehled o tom, jak provozovatelé práva cestujících dodržují. Komise ve svých hodnoceních rovněž dospěla k závěru, že celkový přístup vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování k monitorování provádění příslušných nařízení se značně liší: zatímco některé vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování jsou velmi aktivní, jiné zřejmě pouze reagují na obdržené stížnosti. K odstranění těchto nedostatků a k zajištění lepšího prosazování práv cestujících by měly být mechanismy prosazování posíleny, a to tak, že se vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování udělí nezávislost, zavede se mechanismus přeshraniční spolupráce, posílí se jejich pravomoc získávat informace od dopravců a zavede se účinnější režim sankcí. **[pozm. návrh 39]**

(39) S cílem zajistit lepší prosazování práv cestujících by měly členské státy zajistit spotřebitelům přístup k mechanismům mimosoudního řešení sporů poté, co tito spotřebitelé neúspěšně podali stížnost nebo žádost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli. ~~Těmito mechanismy by nemělo být dotčeno právo členských států určit, zda by~~ Účast leteckých dopravců ~~nebo~~***a*** zprostředkovatelů ***v oblasti působnosti tohoto nařízení na postupech alternativního řešení sporů by*** měla být povinná ***a přijatá rozhodnutí by měla být závazná***. **[pozm. návrh 40]**

(39a) Vzhledem k tomu, že lety obchodního provozu představují integrovaný trh Unie, měla by mít opatření, jež mají zaručit prosazování tohoto nařízení, větší účinnost, budou-li přijata na úrovni Unie a bude-li se na nich ve větší míře podílet Komise. Konkrétně by Komise měla zvyšovat povědomí veřejnosti o tom, jak letečtí dopravci plní požadavky týkající se práv cestujících tím, že bude zveřejňovat seznam dopravců, kteří ustanovení tohoto nařízení soustavně nedodržují. **[pozm. návrh 41]**

(40) Pokud se cestující rozhodnou pro proplacení výdajů místo přesměrování, měly by jim být výdaje včas proplaceny automaticky, aniž by měli povinnost vyplnit zvláštní žádost.

(41) Cestující by měli být leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem odpovídajícím způsobem informováni o příslušných postupech podávání žádostí o náhradu škody a stížností leteckým dopravcům nebo zprostředkovatelům a měli by včas dostat od leteckého dopravce nebo zprostředkovatele odpověď. Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán letiště, mohly by být lhůty pro odpověď prodlouženy.

(42) Cestující by rovněž měli mít možnost po podání stížnosti k leteckému dopravci předkládat jednotlivé spory subjektu nebo subjektům pro mimosoudní řešení sporů. Jelikož je však právo na účinné prostředky nápravy před soudem základním právem uznaným v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie, neměla by tato opatření cestujícím bránit v přístupu k soudům ani je v tomto přístupu omezovat.

(43) S cílem umožnit cestujícím a spotřebitelů uplatňovat jejich práva týkající se žádostí, stížností a jednotlivých sporů, měli by mít cestující a spotřebitelé možnost podat žádost přímo a osobně leteckým dopravcům, zprostředkovatelům nebo příslušným orgánům podle nařízení (ES) č. 261/2004, a to jasným a přístupným způsobem.

(44) S ohledem na Úmluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením[26] a s cílem zajistit, aby poškození, zničení nebo ztráta vybavení pro mobilitu nebo zranění či úmrtí uznaného asistenčního psa byly nahrazeny v plné výši, by letečtí dopravci měli osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, jak jsou vymezeny v nařízení (ES) č. 1107/2006 bezplatně nabídnout možnost učinit zvláštní prohlášení o zájmu, jež by jim v souladu s Montrealskou úmluvou umožnilo nárokovat náhradu ~~škody~~***poškození nebo ztráty*** v plné výši. ***Letečtí dopravci by měli cestující o uvedeném prohlášení a souvisejících právech informovat při každé rezervaci letenky.*** **[pozm. návrh 42]**

(45) Osoba se zdravotním postižením a osoba s omezenou schopností pohybu a orientace by v případě ztráty, zničení nebo poškození odbaveného vybavení pro mobilitu měla mít nárok na jeho okamžitou dočasnou náhradu ze strany leteckého dopravce. Vzhledem k tomu, že uznané asistenční psy nelze snadno nahradit, měla by být poskytnuta jiná dočasná řešení, pokud dojde ke ztrátě, úmrtí nebo zranění uznaného asistenčního psa.

---

26 Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(46) ~~Pro cestující není vždy zřejmé, jaká je povolená hmotnost, rozměry a počet zavazadel, která si mohou vzít na palubu letadla. S cílem~~***Nařízení (ES) č. 261/2004 by mělo zajistit splnění svého cíle, jímž je zvýšit standardy ochrany a informovanosti cestujících, posílit jejich práva a*** zajistit, aby ~~si cestující byli plně vědomi povolených vlastností neodbavených i odbavených zavazadel, která jsou zahrnuta do ceny jejich letenky, měli by~~ letečtí dopravci ~~tyto vlastnosti jasně uvést při rezervaci a na letišti~~***provozovali svou činnost za harmonizovaných podmínek, k nimž patří rozměry příručních zavazadel***. ***V souladu s rozsudkem Soudního dvora*** ~~S cílem zajistit cestujícím dostatečný osobní komfort během jejich cesty, jak uznal Soudní dvůr v rozsudku~~ ve věci C-487/12 (Vueling Airlines SA v. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27]~~, by jim mělo být umožněno vzít si do kabiny zdarma osobní věci, které představují~~ ***by se měla příruční zavazadla (tj. zavazadla, která nejsou odbavena) považovat za „***nezbytný prvek ~~jejich přepravy, splňují-li tyto osobní věci platné požadavky na bezpečnost a ochranu a přiměřené požadavky na hmotnost a rozměry. Za osobní věci, které představují nezbytné prvky~~“ přepravy cestujících~~, se považují předměty, které jsou po dobu trvání cesty nezbytné, a mohou zahrnovat cestovní pasy a jiné cestovní doklady, základní léky, osobní zařízení a materiál ke čtení, jakož i potraviny a nápoje odpovídající délce letu~~ ***pod podmínkou, že tato zavazadla splňují „přiměřené požadavky“, pokud jde o hmotnost a rozměry, a za jejich přepravu by tedy neměl být účtován příplatek. Letecké společnosti by rovněž měly cestující o rozměrech příručních zavazadel jasně informovat***. **[pozm. návrh 43]**

---

27 Rozsudek Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 18. září 2014, Vueling Airlines SA v. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, věc C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

(46a) Je třeba lépe vyjasnit situace, kdy dojde k zapomenutí nebo ztrátě osobní věci nebo příručního zavazadla v kabině letadla, a zjednodušit tak vyřizování příslušných žádostí a zabránit jakékoli další zátěži cestujících nebo chybám v komunikaci. **[pozm. návrh 44]**

~~(47) Cestující by měli být při rezervaci prostřednictvím jasného a přístupného formátu informováni o maximálních rozměrech a hmotnosti zavazadel, která s sebou mohou mít v kabině. Aniž je dotčena zásada volné tvorby cen, měli by letečtí dopravci stanovit přiměřenou politiku, pokud jde o rozměry příručních zavazadel, která cestujícím umožní vzít si příruční zavazadlo do kabiny, splňuje-li příslušné požadavky na bezpečnost a ochranu. Vzhledem k rozmanitosti politik leteckých dopravců je vhodné, aby byla v rámci přezkumu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[28] posouzena proveditelnost zavedení jednotných minimálních pravidel pro příruční zavazadla.~~ **[pozm. návrh 45]**

---

28 ~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Hudební nástroje mohou mít obrovskou peněžitou, uměleckou i historickou hodnotu. Hudební nástroje jsou navíc pracovními nástroji hudebníků, na nichž pravidelně zkouší a s nimiž vystupují a jež nelze snadno nahradit. Cestující by proto měli mít právo přepravovat na vlastní odpovědnost hudební nástroje v kabině ~~za předpokladu, že~~***, pokud*** jsou tyto nástroje v souladu s pravidly týkajícími se kapacity, bezpečnosti a ochrany a politikou týkající se maximálních povolených vlastností zavazadel leteckého dopravce***. Aby měli cestující, jichž se to týká, možnost posoudit, zda lze jejich hudební nástroj uložit v kabině letadla, měli by je letečtí dopravci informovat o velikosti úložných prostor***. Jsou-li splněny požadavky v oblasti kapacity, bezpečnosti a ochrany, měl by letecký dopravce usilovat o to, aby cestujícím umožnil přepravit hudební nástroje na dalších sedadlech za předpokladu, že byly zaplaceny příslušné poplatky. Pokud to možné není, měly by být hudební nástroje pokud možno přepravovány za vhodných podmínek v nákladovém prostoru letadla. Nařízení (ES) č. 2027/97 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno. **[pozm. návrh 46]**

(49) Vzhledem ke krátkým lhůtám pro podávání stížností týkajících se práv a povinností podle nařízení (ES) č. 2027/97 by letečtí dopravci měli dát cestujícím možnost podat stížnost na příslušném formuláři, který bude ve formátu přístupném pro osoby se zdravotním postižením i pro osoby, které nepoužívají digitální nástroje. Letečtí dopravci by měli zajistit dostupnost formuláře stížnosti alespoň v mobilní aplikaci a na svých internetových stránkách. Tento formulář stížnosti by měl cestujícímu umožnit podat okamžitou stížnost týkající se poškození, ztráty nebo zpoždění přepravy zavazadel.

(50) Ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 2027/97 je obsoletní, neboť pojišťovací záležitosti nyní upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004[29]. Toto ustanovení by proto mělo být zrušeno.

---

29 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Je nezbytné, aby letečtí dopravci pravidelně upravovali finanční limity uvedené v příloze nařízení (ES) č. 2027/97 tak, aby zohledňovaly hospodářský vývoj, a to v souladu s přezkumem, který provádí podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).~~ **[pozm. návrh 47]**

(52) V Draghiho zprávě byla zdůrazněna zásadní úloha dopravy pro konkurenceschopnost Unie. V této zprávě je rovněž popsáno riziko odklonu podniků od dopravních uzlů v Unii k dopravním uzlům v sousedství Unie, které vyplývá z asymetričnosti předpisů. Nařízení (ES) č. 261/2004 se použije na cestující, kteří cestují z letiště nacházejícího se ve třetí zemi na letiště nacházející se na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, pouze pokud je provozujícím leteckým dopravcem dotčeného letu letecký dopravce Unie. ~~Do tří let od začátku doby použitelnosti nařízení (ES) č. 261/2004 by Komise měla posoudit proveditelnost revize oblasti~~***Tato zjištění podporují rozhodnutí normotvůrce Unie revidovat oblast*** působnosti ~~uvedeného~~***tohoto*** nařízení s cílem dále posílit úroveň ochrany cestujících a rovné podmínky mezi leteckými dopravci Unie a třetích zemí. **[pozm. návrh 48]**

(53) ~~V souvislosti s revizí nařízení (ES) č. 1008/2008 by měl být posouzen mechanismus na ochranu~~***Klíčovým prvkem účinného systému práv cestujících je ochrana finančních zájmů*** cestujících v případě ***úpadku letecké společnosti. Za účelem lepší ochrany cestujících v letecké dopravě v případě zrušení letu z důvodu*** platební neschopnosti leteckého dopravce ***nebo pozastavení jeho činnosti v důsledku odebrání provozní licence by letečtí dopravci měli mít povinnost poskytnout dostatečné záruky, že budou cestujícím proplaceny výdaje nebo jim bude zajištěn návrat***. **[pozm. návrh 49]**

(53a) K tomu, aby mohli letečtí dopravci zajistit proplacení výdajů cestujícím nebo jejich návrat v případě, že dojde ke zrušení letu z důvodu platební neschopnosti leteckého dopravce nebo pozastavení jeho činnosti v důsledku odebrání provozní licence, by mělo sloužit například vytvoření záručního fondu nebo systému povinného pojištění. **[pozm. návrh 50]**

(54) ~~Grónsko je vystaveno mimořádně náročným povětrnostním podmínkám a vyznačuje se velmi nízkou hustotou obyvatelstva a odlehlostí osídlených míst. S cílem zajistit propojenost a zachovat dostupnost letů v Grónsku by se na lety v Grónsku neměly vztahovat povinnosti týkající se náhrad, a to ani v případě, že se jedná o navazující lety, které přilétají na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, nebo z něj odlétají.~~ **[pozm. návrh 51]**

(55) ~~Nařízením (ES) č. 261/2004 by nemělo být dotčeno postavení Gibraltarské šíje a svrchovanost nad tímto územím, na němž se nachází letiště Gibraltar, ani právní postavení Španělského království v tomto ohledu. Vzhledem k současným okolnostem a za účelem zajištění právní jistoty by mělo být upřesněno, že pravidla uvedená v nařízení (ES) č. 261/2004 by se měla vztahovat na letiště Gibraltar pouze tehdy, pokud je Španělské království po vyřešení sporu mezi Španělským královstvím a Spojeným královstvím schopno vykonávat účinnou kontrolu nad letištěm Gibraltar a zajistit uplatňování pravidel stanovených v nařízení (ES) č. 261/2004 na toto letiště a pokud oznámení o vyřešení sporu bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie.~~ **[pozm. návrh 52]**

(55a) Toto nařízení respektuje základní práva a dodržuje zásady uznané zejména Listinou základních práv Evropské unie, především ochranu spotřebitele, právo na ochranu osobních údajů, zákaz jakékoli formy diskriminace a dále začlenění osob se zdravotním postižením a právo na účinnou právní ochranu a na spravedlivý proces. **[pozm. návrh 53]**

(55b) Za účelem zlepšení ochrany cestujících v letecké dopravě za hranicemi Unie by měla být tato práva také předmětem dvoustranných a mezinárodních dohod. **[pozm. návrh 54]**

(55c) Na všech letištích v Unii, která ročně odbaví více než 1 milion cestujících, by měla být bezplatně k dispozici zvláštní zařízení pro cestující s těžkým zdravotním postižením, kteří potřebují převlékárny a zvláštní toalety (tzv. „changing places“). **[pozm. návrh 55]**

(56) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž chránit práva cestujících v letecké dopravě spravedlivým a vyváženým způsobem, zajistit konkurenceschopnost odvětví letectví Unie a zachovat dlouhodobou konektivitu pro cestující, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu rozsahu tohoto nařízení může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 261/2004 se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1
Předmět

Toto nařízení stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících v letecké dopravě, jestliže:

a) je jim odepřen nástup na palubu;

b) je jejich let zrušen, zpožděn nebo změněn;

c) zmeškají navazující let;

d) jsou přemístěni do vyšší nebo nižší přepravní třídy.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) písmena b) až f) se nahrazují tímto:

„b) „provozujícím leteckým dopravcem“ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy o letecké přepravě s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím, včetně leteckého dopravce, který s cílem uskutečnit své lety používá letadlo jiného leteckého dopravce, s posádkou nebo bez posádky tohoto jiného leteckého dopravce;

c) „leteckým dopravcem Unie“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí udělenou členským státem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

ca) „řídícím orgánem letiště“ rozumí subjekt, který má ve spojení s dalšími činnostmi nebo bez vztahu k nim podle vnitrostátních právních a správních předpisů nebo smluv za úkol správu a řízení infrastruktury letiště nebo sítě letišť a koordinaci a řízení činností různých hospodářských subjektů přítomných na daných letištích nebo sítích letišť; **[pozm. návrh 56]**

d) „pořadatelem“ rozumí osoba ve smyslu čl. 3 bodu 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302;

e) „souhornými službami“ rozumí souborné cestovní služby, jak jsou vymezeny v čl. 3 bodu 2 směrnice (EU) 2015/2302;

f) „letenkou“ rozumí platný doklad o smlouvě o letecké přepravě bez ohledu na jeho formu;

fa) „cenou letenky“ rozumí konečná cena, která má být zaplacena na konci procesu rezervace a která zahrnuje letecký tarif a veškeré příslušné daně, poplatky, přirážky a poplatky zaplacené za všechny volitelné i nevolitelné služby zahrnuté do letenky, s výjimkou zprostředkovatelských poplatků, bez ohledu na to, zda byly tyto příplatky a poplatky zaplaceny společně s cenou za dopravní službu nebo jsou zaplaceny samostatně později; **[pozm. návrh 57]**

fb) „rezervací“ rozumí skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo pořadatelem přijata a evidována; **[pozm. návrh 58]**

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).“

b) ~~písmeno g) se zrušuje;~~ **[pozm. návrh 59]**

c) písmena h) až l) se nahrazují tímto:

„h) „cílovým místem určení“ rozumí místo určení letu nebo posledního navazujícího letu v rámci cesty;

i) „osobou se zdravotním postižením“ a „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ rozumí osoba, ~~která má trvalé nebo dočasné fyzické, mentální, duševní nebo smyslové postižení, které jí ve spojení s různými překážkami může bránit v plném a účinném využívání přepravy na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo~~ jejíž pohyblivost je při ~~využívání přepravy~~***použití dopravního prostředku*** snížena v důsledku ***jakéhokoli tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby byla jejím potřebám věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím*** ~~věku~~; **[pozm. návrh 60]**

j) „odepřením nástupu na palubu“ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 1, nebo pokud byli předem informováni o tom, že jim bude odepřen nástup na palubu proti jejich vůli~~, s výjimkou případů, kdy existují přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, jako jsou zdravotní důvody, důvody související s bezpečností nebo ochranou nebo nedostatečné cestovní doklady~~; **[pozm. návrh 61]**

k) „dobrovolníkem“ rozumí cestující, který se přihlásil k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 1 a souhlasil s výzvou leteckého dopravce nenastoupit na palubu letadla výměnou za odpovídající náhradu;

l) „zrušením“ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který byla uzavřena smlouva o letecké přepravě; zrušení zahrnuje situace, kdy:

i) letadlo vzlétlo, ale z jakéhokoli důvodu se odklonilo na jiné letiště, než je letiště příletu uvedené na letence, nebo se vrátilo na letiště odletu, a nemůže pokračovat na letiště příletu uvedené na letence, ~~ledaže skutečné letiště příletu a letiště příletu uvedené na letence obsluhují stejné místo, město nebo region a letecký dopravce poskytl cestujícímu dopravu na letiště příletu uvedené na letence,~~ nebo **[pozm. návrh 62]**

ii) cestujícímu byla vydána letenka na let a čas odletu uvedený na letence cestujícího byl přesunut na dřívější dobu o více než jednu hodinu~~, ledaže nedojde ke změně v čase odbavení a čase nástupu na palubu, nebo ledaže cestující využil změněného letu~~;“ **[pozm. návrh 63]**

d) doplňují se nová písmena, která znějí:

„m) „třetí zemí“ rozumí jakákoli země nebo část území členského státu, na které se nevztahují Smlouvy;

n) „zpožděním při odletu“ rozumí časový rozdíl mezi časem odletu uvedeným na letence cestujícího a skutečným časem odletu;

o) „zpožděním při příletu“ rozumí časový rozdíl mezi časem příletu uvedeným na letence cestujícího a skutečným časem příletu; ***let, při němž letadlo vzlétlo, ale následně bylo přinuceno se vrátit na letiště odletu a později opět vzlétlo, se považuje za zpožděný při příletu; [pozm. návrh 64]***

p) „přepravní třídou“ rozumí část kabiny pro cestující v letadle charakterizovaná ~~odlišnými sedadly, odlišným uspořádáním~~***zvláštním kódem uvedeným ve smlouvě o letecké přepravě nebo kombinací odlišných sedadel, odlišného uspořádání*** sedadel ~~nebo jakýmkoli rozdílem~~***a dalších rozdílů*** ve službě***, jako je zvláštní stravování,*** poskytované cestujícím v porovnání s jinými částmi kabiny; **[pozm. návrh 65]**

q) „smlouvou o letecké přepravě“ rozumí smlouva o přepravě uzavřená mezi leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným zástupcem a cestujícím ***či cestujícími*** za účelem ~~jeho~~***jejich*** přepravy jedním nebo více lety; **[pozm. návrh 66]**

~~r)~~ ~~„mimořádnými okolnostmi“ rozumí okolnosti, jež svou povahou nebo původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu, jako jsou okolnosti uvedené na demonstrativním seznamu mimořádných okolností v bodě 1 přílohy; nepatří však mezi ně okolnosti uvedené na demonstrativním seznamu okolností v bodě 2 přílohy~~; **[pozm. návrh 67]**

s) „letem“ rozumí operace letecké dopravy provozovaná jedním letadlem mezi dvěma letišti uvedenými na letence prostřednictvím předem stanovené trasy, letového řádu a jedinečného identifikačního čísla, bez ohledu na to, zda zahrnuje mezipřistání uskutečněná výlučně z technických či provozních důvodů;

t) „navazujícím letem“ rozumí let, který ~~jako součást cesty~~ má cestujícímu ***na základě jediné přepravní smlouvy nebo jediné rezervace nebo obojího*** umožnit odletět z původního místa odletu a přiletět do přestupního místa, aby odletěl jiným letem, nebo má cestujícímu umožnit odletět z přestupního místa, aby umožnil cestujícímu dosáhnout dalšího přestupního místa nebo cílového místa určení cestujícího; **[pozm. návrh 68]**

u) „stopoverem“ rozumí úmyslné přerušení cesty na základě jediné smlouvy o letecké přepravě na dobu delší, než je doba potřebná pro přímý tranzit, nebo při změně letu na dobu, která obvykle trvá až do času odletu dalšího navazujícího letu a ve výjimečných případech zahrnuje i přenocování;

v) „cestou“ rozumí let nebo navazující lety, během nichž je cestující přepravován z původního místa odletu do cílového místa určení cestujícího v souladu s jedinou smlouvou o letecké přepravě, přičemž let tam a let zpět se považují za samostatné cesty;

w) „časem odletu“ rozumí čas, kdy letadlo opustí pomocí vytlačení nebo vlastního pohonu odletové stání (čas zahájení pojíždění);

x) „časem příletu“ rozumí čas, kdy letadlo dosáhne příletového stání a kdy jsou zataženy jeho parkovací brzdy (čas ukončení pojíždění);

y) „zdržením na odbavovací ploše“ rozumí při odletu doba delší než 30 minut mezi uzavřením dveří letadla a časem vzletu letadla, během které letadlo zůstává na zemi, nebo při příletu doba delší než 30 minut mezi dosednutím letadla na zem a otevřením dveří letadla;

z) „nocí“ rozumí doba mezi půlnocí a šestou hodinou ranní;

za) „dítětem“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě mladší 14 let;

zaa) „dítětem bez doprovodu“ rozumí dítě, které cestuje bez doprovodu dospělého zákonného zástupce, pokud letecký dopravce převzal odpovědnost za péči o toto dítě v souladu se svými zveřejněnými předpisy; **[pozm. návrh 69]**

zb) „dítětem do 2 let“ rozumí osoba, která je ke dni odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci smlouvy o letecké přepravě ve věku do dvou let;

zc) „trvalým nosičem“ rozumí každý nástroj, který umožňuje cestujícímu uchovávat informace způsobem vhodným pro jejich budoucí použití po dobu přiměřenou jejich účelu a který umožňuje reprodukci uchovávaných informací v nezměněném stavu;

zd) „přístupným formátem“ rozumí formát, který umožňuje osobě se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace přístup k veškerým relevantním informacím a mimo jiné takové osobě umožňuje tak snadný a pohodlný přístup, jaký má osoba bez jakéhokoli postižení nebo poruchy, a který splňuje požadavky na přístupnost vymezené v souladu s příslušnými právními předpisy, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882*;

ze) „narušením“ rozumí odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění při odletu, zpoždění při příletu nebo zdržení na odbavovací ploše;

zf) „původním místem odletu“ rozumí místo odletu letu nebo prvního navazujícího letu v rámci cesty;

***zfa) „osobní věcí“ rozumí neodbavené zavazadlo, které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu a jehož maximální rozměry jsou 40 x 30 x 15 cm nebo splňuje podmínku, že se vejde do prostoru pod sedadlem, za nímž cestující sedí;* [pozm. návrh 70]**

***zfb) „příručním zavazadlem“ rozumí neodbavené zavazadlo, které není osobní věcí a které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu.* [pozm. návrh 71]**

---

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“

3) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3
Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy;

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístněné na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, pokud neobdrželi ***rovnocennou*** náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi ~~a pokud je provozující letecký dopravce dotčeného letu leteckým dopravcem Unie~~. **[pozm. návrh 72]**

2. Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

   a) mají letenku na dotčený let nebo

   b) jsou leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem bez ohledu na důvod převedeni z letu, na který měli zakoupenou letenku, na jiný let.

~~3. Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Vztahuje se však na cestující, kterým letecký dopravce nebo zprostředkovatel vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů.~~ **[pozm. návrh 73]**

4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 2 písm. d), toto nařízení se vztahuje pouze na cestující přepravované motorovým letadlem s pevnými křídly.

5. Není-li uvedeno jinak, za splnění povinností podle tohoto nařízení odpovídá provozující letecký dopravce.

6. Aniž je dotčen článek 12 tohoto nařízení, vztahuje se toto nařízení rovněž na cestující přepravované letem, na který se vztahuje smlouva o souborných cestovních službách, jak jsou vymezeny v čl. 3 bodu 3 směrnice (EU) 2015/2302, pokud není tato smlouva o souborných cestovních službách ukončena nebo její plnění není ovlivněno z jiných důvodů, než je narušení tohoto letu.

~~7. Článek 7 tohoto nařízení se nepoužije, pokud k narušení dojde při navazujícím letu, který odlétá z letiště v Grónsku i na něj přilétá.~~ **[pozm. návrh 74]**

~~8. Tímto nařízením není dotčeno právní postavení Španělského království, pokud jde o území Gibraltaru, jakož i území šíje a letiště na něm postavené.~~ **[pozm. návrh 75]**

~~Použije se na letiště Gibraltar, pokud bude Španělské království po vyřešení sporu se Spojeným královstvím schopno nad uvedeným letištěm vykonávat účinnou kontrolu a zajistit uplatňování tohoto nařízení na toto letiště. Španělské království oznámí Komisi splnění těchto podmínek a Komise zveřejní oznámení o vyřešení sporu v Úředním věstníku Evropské unie. Toto nařízení se na uvedené letiště použije od … [první den měsíce následujícího po dni zveřejnění tohoto oznámení v Úředním věstníku Evropské unie].“~~ **[pozm. návrh 76]**

4) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Odepření nástupu na palubu

1. Tento článek se vztahuje na cestující, kteří se dostaví k nástupu na palubu u brány, poté, co dokončili odbavení on-line nebo na letišti, jak je stanoveno, a v čase, který předem a písemně (i elektronickými prostředky) stanovil provozující letecký dopravce nebo zprostředkovatel, nebo není-li čas nástupu uveden, nejpozději 45 minut před časem odletu uvedeným na letence cestujícího. Vztahuje se rovněž na cestující, kteří se nedostaví k nástupu na palubu, když byli předem informováni o tom, že jim bude nástup na palubu odepřen proti jejich vůli.

2. Pokud provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu letu, neprodleně o tom informuje dotčené cestující. Provozující letecký dopravce zároveň dotčeným cestujícím upřesní jejich konkrétní práva podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o právo na proplacení výdajů ~~nebo~~**,** přesměrování ~~podle článku 8~~***a náhradu škody*** a právo na pomoc podle ~~článku 9~~***tohoto nařízení***. **[pozm. návrh 77]**

Provozující letecký dopravce vyzve dobrovolníky za podmínek, které budou dohodnuty mezi každým dobrovolníkem a provozujícím leteckým dopravcem***. Letecký dopravce informuje dobrovolníky o jejich právech v souladu s tímto nařízením***. Tato dohoda s každým dobrovolníkem o náhradě nahrazuje právo dobrovolníka na náhradu škody stanovené v čl. 7 odst. 1, pouze pokud s tím dobrovolník výslovně vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči. Není-li takový souhlas udělen, obdrží dobrovolník ~~bez zbytečného odkladu a nejpozději do sedmi kalendářních dnů od odepření nástupu na palubu~~***neprodleně*** od provozujícího leteckého dopravce, který nástup na palubu odepře, náhradu škody v souladu s čl. 7 odst. 1. **[pozm. návrh 78]**

3. Jestliže se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující s letenkami mohli nastoupit na palubu letu, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli, s výjimkou cestujících uvedených v článku 11.

4. Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, neprodleně sdělí dotčeným cestujícím informace o tom, jak vyřídit stížnosti podle článků 15a a 16a.

   Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8. Odchylně od čl. 8 odst. 1 písm. a), mají-li cestující, kterým byl odepřen nástup na palubu, nárok na proplacení výdajů, musí být tato náhrada poskytnuta ~~bez zbytečného odkladu a nejpozději do sedmi kalendářních dnů od odepření nástupu na palubu~~***neprodleně***. **[pozm. návrh 79]**

Provozující letecký dopravce, který odepře nástup na palubu, nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9. Odchylně od čl. 9 odst. 1 písm. a) se neprodleně poskytne možnost občerstvení.

Provozující letecký dopravce, který odepře cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli, ***neprodleně*** nahradí dotčeným cestujícím škodu v souladu s čl. 7 odst. 1~~ bez zbytečného odkladu a nejpozději do sedmi kalendářních dnů od odepření nástupu na palubu~~. **[pozm. návrh 80]**

~~5.~~ ~~Odstavce 2 a 4 se použijí rovněž na zpáteční lety, kdy je cestujícímu odepřen nástup na palubu z důvodu, že cestující neuskutečnil předchozí let v rámci téže smlouvy o letecké přepravě.~~ **[pozm. návrh 81]**

5a. Cestujícímu nesmí být odepřen nástup na palubu při zpáteční cestě, ani v případě cesty sestávající z několika letů, z toho důvodu, že zpáteční letenku nevyužil pro cestu tam nebo že za tímto účelem neuhradil dodatečný poplatek. V případě, že je cestujícím z těchto důvodů nástup na palubu odepřen proti jejich vůli, použije se tento článek. Provozující letecký dopravce navíc dotčené cestující okamžitě odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s článkem 8 a 9. **[pozm. návrh 82]**

6. ~~Pokud cestující nebo zprostředkovatel požádá o opravu chyby v zápisu příjmení či jména nebo jmen jednoho nebo několika cestujících, nebo v případě administrativní změny těchto jmen, provozující letecký dopravce tuto chybu opraví nebo provede změnu alespoň jednou až do 48 hodin před odletem, aniž by cestujícímu nebo zprostředkovateli účtoval dodatečný poplatek.“~~ **[pozm. návrh 83]**

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5
Zrušení

1. V případě zrušení letu provozující letecký dopravce o zrušeném letu neprodleně informuje dotčené cestující. Provozující letecký dopravce současně dotčeným cestujícím upřesní jejich konkrétní práva podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o proplacení výdajů nebo přesměrování podle článku 8 a pomoc podle článku 9, jakož i informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody podle článku 7 a vyřizování stížností podle článků 15a a 16a.

Provozující letecký dopravce ~~bez zbytečného odkladu upřesní dotčeným cestujícím důvody zrušení.~~***informuje dotčené*** cestující ~~jsou oprávněni na požádání obdržet písemné odůvodnění~~***elektronicky o důvodech*** zrušení letu~~. Provozující letecký dopravce~~***, jakmile budou*** tyto informace ~~poskytne jasným způsobem do sedmi kalendářních dnů od podání žádosti~~***k dispozici, a v každém případě nejpozději 30 minut po plánovaném čase odletu***. **[pozm. návrh 84]**

2. Provozující letecký dopravce zrušeného letu bez zbytečného odkladu nabídne dotčeným cestujícím jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8.

3. Provozující letecký dopravce nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.

4. Cestující mají právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zrušeného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím ~~časové limity stanovené~~***časový limit stanovený*** v čl. 7 odst. 2 poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b). Za tímto účelem letecký dopravce systematicky poskytuje cestujícím předvyplněné formuláře v přístupném formátu a na trvalém nosiči ***v souladu s článkem 16aa nařízení [2023/0437(COD)] o prosazování práv cestujících v Unii***. Letecký dopravce poskytne odpověď ve lhůtě stanovené v čl. 7 odst. 5. **[pozm. návrh 85]**

5. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody podle článku 7, pokud může prokázat, že zrušení způsobily mimořádné okolnosti a nebylo by možné mu zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření. Na tyto mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo na ~~alespoň jeden ze tří předchozích letů v rotačním pořadí, které měly být uskutečněny~~***předchozí let uskutečněný*** stejným letadlem, a pokud existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zrušením letu. Důkazní břemeno týkající se existence této přímé příčinné souvislosti nese provozující letecký dopravce. ***V případě, že letecký dopravce písemně nedoloží, že se jednalo o mimořádné okolnosti, je povinen vyplatit cestujícím náhradu škody stanovenou v článku 7.*** **[pozm. návrh 86]**

6. Právo na pomoc podle odstavce 3 a na náhradu škody podle odstavce 4 se neuplatní, pokud byli cestující o zrušení informováni alespoň 14 kalendářních dnů před datem odletu uvedeným na letence cestujícího. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, nese provozující letecký dopravce.

6a. V případě zrušení letu z důvodu platební neschopnosti, úpadku, pozastavení nebo ukončení činnosti leteckého dopravce mají cestující, kteří byli zdrženi, právo na proplacení výdajů na zpáteční let do místa odletu nebo přesměrování a právo na poskytnutí péče v souladu s články 8 a 9. Právo na proplacení výdajů mají rovněž cestující, kteří ještě nezahájili svou cestu. Letečtí dopravci prokážou, že přijali nezbytná opatření, jako je uzavření pojištění či vytvoření záručního fondu, aby byli v případě potřeby schopni zajistit zdrženým cestujícím poskytnutí péče, proplacení výloh či přesměrování na jiný let. Tato práva mohou využívat všichni dotčení cestující bez ohledu na místo svého bydliště, místo odletu či místo zakoupení letenky.“ [pozm. návrh 87]

6) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6
Zpoždění

1. Pokud provozující letecký dopravce očekává, že let bude zpožděn, informuje o tom dotčené cestující pokud možno neprodleně a nejpozději v čase odletu uvedeném na letence cestujícího. Jak je to jen možné, obdrží cestující pravidelné aktualizace v reálném čase. Provozující letecký dopravce zároveň dotčené cestující informuje o jejich konkrétních právech podle tohoto nařízení, která se na daný případ vztahují, zejména pokud jde o pomoc podle článku 9, informace o postupu pro podání žádosti o náhradu škody podle článku 7 a o vyřizování stížností podle článků 15a a 16a.

Provozující letecký dopravce ~~bez zbytečného odkladu~~***, jakmile budou tyto informace k dispozici, a v každém případě nejpozději do 30 minut po plánovaném čase odletu,*** upřesní dotčeným cestujícím důvody zpoždění letu. Cestující jsou oprávněni na požádání obdržet písemné odůvodnění zpoždění při příletu. Provozující letecký dopravce zpožděného letu ~~tyto informace poskytne jasným způsobem do sedmi kalendářních dnů od podání žádosti~~***zašle cestujícím předvyplněný společný formulář do 48 hodin po přerušení cesty za účelem náhrady a odškodnění v souladu s článkem 6c***. **[pozm. návrh 88]**

2. Provozující letecký dopravce nabídne dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.

3. Dosáhne-li zpoždění ~~časových limitů stanovených~~***časového limitu stanoveného*** v čl. 7 odst. 2, počítáno od času odletu uvedeného na letence cestujícího, nabídne provozující letecký dopravce dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8. **[pozm. návrh 89]**

3a. Cestující má právo na náhradu škody od provozujícího dopravce v souladu s článkem 7, pokud odlétá nejvýše jednu hodinu před plánovaným časem odletu a do cílového místa určení dorazí se zpožděním 2 hodiny nebo více po plánovaném čase příletu za předpokladu, že celková doba, kterou cestující ztratil před odletem a po zpoždění při příletu, je rovna nebo vyšší než časový limit stanovený v čl. 7 odst. 2. **[pozm. návrh 90]**

4. Cestující mají právo obdržet na požádání náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zpožděného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím ~~časové limity stanovené~~***časový limit stanovený*** v čl. 7 odst. 2. ***Za tímto účelem provozující letecký dopravce systematicky do 48 hodin od zpoždění poskytne cestujícímu předem vyplněný formulář v souladu s článkem 16aa nařízení [2023/0437(COD)] o prosazování práv cestujících v Unii.*** **[pozm. návrh 91]**

Cestující mají právo obdržet na požádání náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce zpožděného letu v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím ~~časové limity stanovené~~***časový limit stanovený*** v čl. 7 odst. 2 poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b). **[pozm. návrh 92]**

5. Tento článek se použije rovněž v případě, že čas odletu uvedený na letence cestujícího byl provozujícím leteckým dopravcem odložen.

Právo na pomoc podle odstavce 2 a na náhradu škody podle odstavce 4 se neuplatní, pokud byl cestující o dané změně informován alespoň 14 kalendářních dnů před časem odletu uvedeným na letence cestujícího. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o změně času, nese provozující letecký dopravce.

6. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody podle článku 7, pokud může prokázat, že zpoždění při příletu způsobily mimořádné okolnosti a nebylo by možné mu zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření. Na tyto mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo alespoň na ~~jeden ze tří předchozích letů v rotačním pořadí, které měly být uskutečněny~~***předcházející let uskutečněný*** stejným letadlem, a pokud existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zpožděním při odletu navazujícího letu. Důkazní břemeno týkající se existence této přímé příčinné souvislosti nese provozující letecký dopravce. ***V případě, že letecký dopravce písemně nedoloží, že se jednalo o mimořádné okolnosti, je povinen vyplatit cestujícím náhradu škody stanovenou v článku 7. Výše uvedené ustanovení nezbavuje letecké dopravce povinnosti poskytovat cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.“*** **[pozm. návrh 93]**

7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6a
Zdržení na odbavovací ploše

1. V případě zdržení na odbavovací ploše poskytne provozující letecký dopravce cestujícím v maximální možné míře pravidelné aktuální informace v reálném čase.

2. S výhradou omezení týkajících se bezpečnosti či ochrany zajistí provozující letecký dopravce v případě, že dojde ke zdržení na odbavovací ploše, dostatečné vytápění nebo chlazení kabiny pro cestující, bezplatný přístup k toaletám na palubě letadla, jakož i to, aby byla věnována potřebná pozornost cestujícím uvedeným v článku 11. Pokud tím nedojde k prodloužení zdržení na odbavovací ploše nebo pokud to není neslučitelné s požadavky na letovou bezpečnost a ochranu letectví před protiprávními činy, poskytne provozující letecký dopravce na palubě letadla bezplatně pitnou vodu.

3. Pokud zdržení na odbavovací ploše dosáhne doby ~~tří~~***dvou*** hodin na letišti ***s komerční dopravou cestujících*** nacházejícím se na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, letadlo bude přistaveno k bráně nebo jinému vhodnému místu výstupu z letadla, kde bude cestujícím dovoleno vystoupit. Zpoždění na odbavovací ploše může trvat déle, než je uvedená doba, pouze pokud letadlo nemůže opustit své místo na odbavovací ploše z důvodů souvisejících s bezpečností, imigrační kontrolou, řízením letového provozu nebo ochranou před protiprávními činy. **[pozm. návrh 94]**

4. Cestující, kteří vystoupí z letadla v souladu s odstavcem 3, mají nárok na práva stanovená v článku 6, nebo případně článku 11, s přihlédnutím ke zdržení na odbavovací ploše a času odletu uvedenému na letence cestujícího.

Článek 6b

Zmeškaný navazující let během cest realizovaných na základě jediné smlouvy o letecké přepravě

1. Pokud cestující během cesty zmešká navazující let v důsledku narušení předchozího letu, provozující letecký dopravce předchozího letu má povinnost poskytnout cestujícímu přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b) a pomoc v souladu s článkem 9.

2. Nemůže-li provozující letecký dopravce přesměrovat cestujícího v době stanovené v čl. 7 odst. 2 písm. a) a b), počítané od okamžiku odletu zmeškaného navazujícího letu uvedeného na letence cestujícího, nabídne dotčeným cestujícím bez zbytečného odkladu jasnou volbu mezi proplacením výdajů a přesměrováním v souladu s článkem 8.

3. Cestující mají rovněž právo obdržet ~~na požádání~~ náhradu škody od leteckého dopravce provozujícího narušený let v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím ~~časové limity stanovené~~***časový limit stanovený*** v čl. 7 odst. 2. **[pozm. návrh 95]**

   Cestující mají právo obdržet ~~na požádání~~ náhradu škody od leteckého dopravce provozujícího narušený let v souladu s čl. 7 odst. 1 a 3, pokud si zvolí proplacení výdajů v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. c), nebo pokud dosáhnou cílového místa určení se zpožděním při příletu přesahujícím ~~časové limity stanovené~~***časový limit stanovený*** v čl. 7 odst. 2 poté, co se rozhodnou pro přesměrování v souladu s čl. 8 odst. 1 písm. b). **[pozm. návrh 96]**

Pokud se použijí odstavce 2 a 3, provozující letecký dopravce systematicky do 48 hodin od zmeškaného navazujícího letu poskytne cestujícímu předem vyplněný formulář v souladu s článkem 16aa nařízení [2023/0437(COD)] o prosazování práv cestujících v Unii. **[pozm. návrh 97]**

4. ~~Pokud cestující plánuje a uskuteční stopover, považuje se za cílové místo určení cestujícího letiště, na němž se uskutečňuje stopover.~~ **[pozm. návrh 98]**

Článek
Mimořádné okolnosti

1. Za mimořádné okolnosti se považují události, které nejsou z důvodu svého charakteru či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a které letecký dopravce nemůže účinně ovlivnit. Pro účely tohoto nařízení jsou mimořádnými okolnostmi pouze okolnosti stanovené v příloze.

2. ***Má-li cestující právo na náhradu škody od leteckého dopravce v souladu s články 4, 5 a 6, zašle mu letecký dopravce do 48 hodin písemně informace o tom, zda nastaly či nenastaly mimořádné okolnosti, a umožní mu přístup k předvyplněnému společnému formuláři v souladu s [16aa nařízení [2023/...] o prosazování práv cestujících v Unii].***

3. ***Pokud dojde k neobvyklé události, kterou nemůže jeden ani více členských států ovlivnit, která má zásadní dopad na leteckou dopravu a značné nepříznivé důsledky pro odvětví letectví a na kterou se nevztahuje příloha tohoto nařízení, je Komisi svěřena pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16h za účelem změny taxativního seznamu uvedeného v příloze doplněním příslušné mimořádné okolnosti, pokud je to nezbytně nutné pro reakci na takovou neobvyklou událost.“* [pozm. návrh 99]**

8) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Právo na náhradu škody

1. V případě narušení se za podmínek stanovených v článcích 4, 5, 6 nebo 6a a v tomto článku použijí tyto částky náhrady škody:

   a) 300 EUR u všech ~~cest v rámci Unie a~~ cest o délce nejvýše ~~3 500~~***1 500*** kilometrů; **[pozm. návrh 100]**

   b) ~~500~~***400*** EUR u ***všech cest o délce od 1 500 do***~~cest delších než~~ 3 500 kilometrů~~.~~***;*** **[pozm. návrh 101]**

   ba) 600 EUR u všech cest o délce 3 500 kilometrů nebo více; **[pozm. návrh 102]**

   ~~Odchylně od písmene a) v případě cest mezi nejvzdálenějšími regiony a jiným územím některého z členských států, na které se vztahují Smlouvy, se částky náhrady škody určí na základě skutečné délky cest.~~ **[pozm. návrh 103]**

1a. Komise každé tři roky přijme akt v přenesené pravomoci, kterým automaticky upraví částky náhrady škody uvedené v tomto odstavci podle kombinované celkové míry inflace za předchozí tři roky na základě evropského indexu spotřebitelských cen zveřejněného Eurostatem podle nařízení (EU) 2016/792*. **[pozm. návrh 104]**

2. V případě zpoždění při příletu po přesměrování v návaznosti na zrušení podle článku 5, zpoždění při příletu podle článku 6 nebo zpoždění při příletu po zmeškaném navazujícím letu podle článku 6b vzniká právo na náhradu škody v případě zpoždění při příletu ***nebo časové ztráty podle čl. 6 odst. 3a*** o více než ~~:~~ ***tři hodiny nebo více bez ohledu na délku cesty.*** **[pozm. návrh 105]**

~~a)~~ ~~čtyři hodiny u všech cest v rámci Unie a cest o délce nejvýše 3 500 kilometrů;~~ **[pozm. návrh 106]**

~~b)~~ ~~šest hodin u cest delších než 3 500 kilometrů.~~ **[pozm. návrh 107]**

3. Při určování vzdáleností pro účely tohoto nařízení je základem výpočtu vzdálenost mezi původním místem odletu a cílovým místem určení. V případě navazujícího letu se bere v úvahu pouze původní místo odletu a letiště cílového místa určení. Tyto vzdálenosti se měří metodou ortodromické dráhy letu.

4. Pokud se cestující rozhodne pokračovat ~~v~~***ve své*** cestě podle čl. 8 odst. 1 písm. ***a), b) nebo c)*** ~~b)~~ a během přesměrování dojde k dalšímu narušení, ~~může~~***se*** cestujícímu ~~vzniknout~~ nárok na náhradu škody ~~pouze jednou~~***zachová*** v průběhu ~~cesty~~***přesměrování do původního místa jeho odletu nebo*** do cílového místa určení. **[pozm. návrh 108]**

4a. Náhrada škody uvedená v odstavci 1 se vyplácí elektronickým bankovním převodem na bankovní účet, který cestující uvedl při podání žádosti. Provozující letecký dopravce a cestující, který žádost podává, se mohou na trvalém nosiči dohodnout, že náhrada bude vyplacena pouze kreditní kartou nebo v hotovosti. **[pozm. návrh 109]**

4b. Důkazní břemeno k určení toho, kdy a jak cestující přijal dohodu o formě platby náhrady, jak je uvedeno v odst. 4a tohoto článku, nese provozující letecký dopravce. **[pozm. návrh 110]**

5. Žádosti o náhradu škody podle tohoto článku podává cestující ***na předvyplněném společném formuláři zaslaném provozujícím leteckým dopravcem do jednoho roku ode dne, kdy se uskutečnil nebo měl uskutečnit daný let. Do sedmi pracovních***~~do šesti měsíců od skutečného dne odletu uvedeného na letence cestujícího. Do 14 kalendářních~~ dnů od podání žádosti provozující letecký dopravce buď vyplatí náhradu škody, nebo cestujícímu poskytne odůvodnění v souladu s čl. 5 odst. 5 nebo čl. 6 odst. 6 ***a s článkem 6c***, proč náhradu škody nevyplatí, případně včetně jasného a odůvodněného vysvětlení mimořádných okolností. ~~Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.~~ **[pozm. návrh 111]**

Nezaplatí-li provozující letecký dopravce požadovanou náhradu škody, může cestující podat stížnost v souladu s článkem 16a.

6. ~~Náhrada škody se vyplácí v hotovosti, nebo jinou formou, pokud s tím cestující vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči.~~ **[pozm. návrh 112]**

---

* ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/792 ze dne 11. května 2016 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2494/95 (Úř. věst. L 135, 24.5.2016, s. 11).“***

9) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Právo na proplacení výdajů nebo přesměrování

1. V případě narušení ~~se~~***bez dalšího zkoumání a*** za podmínek stanovených v článcích 4, 5, 6 nebo 6b a v tomto článku ***provozující letecký dopravce*** cestujícímu nabídne bezplatně ~~volba~~***volbu*** mezi těmito možnostmi: **[pozm. návrh 113]**

a) do ~~14 kalendářních~~***sedmi pracovních*** dnů ode dne ~~odletu~~***žádosti cestujícího týkající se*** narušeného letu uvedeného na letence cestujícího bude cestujícímu ***po vyplnění předvyplněného společného formuláře*** automaticky proplacena plná cena letenky za neuskutečněnou část či části cesty nebo cest a za část či části již uskutečněné cesty nebo cest, pokud let již neslouží účelu ve vztahu k původním cestovním plánům cestujícího, a tato částka mu bude vyplacena ~~v hotovosti, nebo jinou formou, pokud s tím cestující vyjádří souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči~~***pouze elektronickým bankovním převodem, zpětnou úhradou na kreditní kartu nebo bankovním příkazem na účet uvedený oprávněným cestujícím***, a zároveň mu v relevantních případech bude poskytnut zpáteční let do původního místa odletu, a to co nejdříve po čase odletu uvedeném na letence cestujícího nebo po dohodě s cestujícím před tímto časem. **[pozm. návrh 114]**

b) cestující bude pokračovat v cestě ***za srovnatelných dopravních podmínek*** prostřednictvím přesměrování do cílového místa určení při nejbližší příležitosti po čase odletu uvedeném na jeho letence nebo po dohodě s cestujícím před tímto časem, nebo **[pozm. návrh 115]**

c) cestující bude přesměrován ***za srovnatelných dopravních podmínek*** do cílového místa určení v pozdější době podle jeho přání s výhradou dostupnosti míst. **[pozm. návrh 116]**

Provozující letecký dopravce poskytne cestujícím informace podle tohoto článku jasným a jednoznačným způsobem elektronickými prostředky a na žádost cestujícího i jinými prostředky, například v listinné podobě. **[pozm. návrh 117]**

~~Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán v souladu s článkem 10a, může být lhůta uvedená v písmenu a) tohoto odstavce prodloužena na 30 kalendářních dnů.~~ **[pozm. návrh 118]**

2. Aby mohl cestující dosáhnout místa určení při nejbližší příležitosti, jak je stanoveno v odstavci 1***, a za celkovou dobu cesty pokud možno co nejpodobnější plánované době cesty původního letu***, nabídne provozující letecký dopravce v závislosti na dostupnosti a za předpokladu, že jsou splněny přepravní podmínky srovnatelné s těmi, které byly stanoveny ve smlouvě o letecké přepravě, alespoň jednu z těchto alternativních možností, které může cestující zvážit a s nimiž může vyjádřit souhlas v podepsaném dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči: **[pozm. návrh 119]**

a) let nebo navazující lety na stejné trase, jaká je stanovena ve smlouvě o letecké přepravě;

b) jinou trasu~~, a to i na jiná letiště nebo z jiných letišť, než jaká~~ ***mezi stejnými letišti odletu a příletu***, ***jak*** byla uvedena ve smlouvě o letecké přepravě; ~~v takovém případě nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího z letiště, které bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě, na jiné letiště nebo z jiného letiště na letiště, které bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě,~~ **[pozm. návrh 120]**

ba) přesměrování na jiná letiště nebo z jiných letišť, než jaká byla uvedena ve smlouvě o letecké přepravě; v takovém případě nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího mezi letištěm, které bylo uvedeno ve smlouvě o letecké přepravě a jiným letištěm; **[pozm. návrh 121]**

c) využití služeb provozovaných jiným leteckým dopravcem, nebo

d) použití jiného druhu dopravy, je-li to vhodné s ohledem na vzdálenost, kterou je třeba překlenout.

V případě přesměrování jiným druhem dopravy nebo jiným leteckým dopravcem zůstává provozující letecký dopravce odpovědný za informace, pomoc a přesměrování pouze do zahájení přepravy v rámci této přesměrované služby. Provozující letecký dopravce je i nadále odpovědný za náhradu za zpoždění při příletu do místa určení v souladu s článkem 7. Dopravce provozující službu přesměrování odpovídá za zajištění všech ostatních práv spojených s touto službou v souladu s platnými právními předpisy Unie o právech cestujících pro daný druh dopravy. **[pozm. návrh 122]**

3. Pokud cestující informoval provozujícího leteckého dopravce o svém rozhodnutí pokračovat v cestě v souladu s odst. 1 písm. b) a odstavcem 4 a pokud provozující letecký dopravce nenabídl přesměrování do tří hodin ***a za srovnatelných dopravních podmínek***, může si cestující sám zajistit přesměrování v souladu s odstavcem 2. ***Pokud se cestující rozhodne zajistit si vlastní přesměrování, musí o tom informovat provozujícího leteckého dopravce. Cestující má právo odmítnout možnosti přesměrování, pokud dopravní podmínky tohoto přesměrování nejsou srovnatelné, a v takovém případě jsou při čekání na přesměrování zachována jeho práva na pomoc v souladu s článkem 9.*** **[pozm. návrh 123]**

V případě zrušení letu se první pododstavec použije od času odletu uvedeného na letence cestujícího.

Cestující při zajištění přesměrování vlastními silami omezí výdaje na to, co je nezbytné, přiměřené a vhodné. Provozující letecký dopravce uhradí náklady nepřesahující 400 % plné ceny letenky nebo letenek, které cestujícímu vznikly, a to do ~~14 kalendářních~~***sedmi pracovních*** dnů od podání žádosti. ~~Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na 30 kalendářních dnů.~~ **[pozm. návrh 124]**

4. Cestující si může zvolit mezi proplacením výdajů podle odst. 1 písm. a) nebo přesměrováním v pozdější době podle odst. 1 písm. c), dokud cestující neakceptuje přesměrování při nejbližší příležitosti, které mu provozující letecký dopravce nabídl podle odst. 1 písm. b), nebo dokud se cestující nerozhodne zajistit si přesměrování sám podle odstavce 3.

Cestující o své volbě informuje provozujícího leteckého dopravce.

4a. Provozující letecký dopravce poskytne cestujícím informace podle tohoto článku jasným a jednoznačným způsobem elektronickými prostředky a na žádost cestujícího i jinými prostředky, například v papírové podobě. Důkazní břemeno týkající se volby cestujícího nese provozující letecký dopravce. Za tímto účelem provozující letecký dopravce rovněž zajistí, aby volba, kterou cestující učiní podle tohoto článku, byla potvrzena prostřednictvím podepsaného dokumentu nebo digitální formou na trvalém nosiči.“ **[pozm. návrh 125]**

10) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9
Právo na pomoc

1. ~~V případě narušení a za podmínek uvedených v článcích 4, 5, 6, 6a a 6b a v tomto článku a~~ Pokud ~~je doba čekání na jejich let nebo náhradní dopravu prodloužena nejméně o dvě hodiny~~***se odkazuje na tento článek***, musí být cestujícím bezplatně nabídnuty tyto služby: **[pozm. návrh 126]**

a) občerstvení každé dvě hodiny čekání;

b) jídlo po třech hodinách a poté každých 5 hodin čekání, nejvýše však tři jídla za den;

c) ~~textové zprávy,~~ přístup k internetu a dva telefonní hovory. **[pozm. návrh 127]**

Provozující letecký dopravce může omezit nebo odmítnout pomoc poskytovanou podle prvního pododstavce, pokud by její poskytnutí vedlo k dalšímu zpoždění odletu zpožděného letu nebo přesměrování, včetně odjezdu náhradní dopravy.

2. Pokud je při čekání na let nebo náhradní dopravu nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí, musí být cestujícím navíc bezplatně nabídnuty tyto služby:

a) ubytování v hotelu;

b) doprava z letiště do místa ubytování a zpět.

3. Provozující letecký dopravce může ke splnění svých povinností podle odst. 1 písm. a) a b) a odstavce 2 použít poukazy. Poukazy poskytnuté v souladu s odstavcem 1 musí být možné uplatnit ve všech prodejnách nabízejících potraviny a občerstvení na letišti, kde byli dotčení cestující zdrženi, na palubě jejich letu a případně v místě ubytování poskytnutého podle odst. 2 písm. a). ***Poukaz poskytnutý v souladu s odst. 2 písm. a) lze vydat pouze tehdy, pokud provozující letecký dopravce pro dotčeného cestujícího předem rezervoval pokoj.*** **[pozm. návrh 128]**

4. Pokud provozující letecký dopravce neplní své povinnosti podle odstavců 1, 2 a 3, mohou dotčení cestující učinit vlastní opatření. Letecký dopravce provozující narušený let uhradí náklady, které cestujícím vznikly, do 14 kalendářních dnů od podání žádosti o proplacení, a to v rozsahu nákladů, které jsou nezbytné, přiměřené a odpovídají délce doby čekání a nákladům na ***ubytování,*** občerstvení a stravu na letišti a v místě ubytování, kde byli cestující zdrženi***. V případě, že letecký dopravce nezajistí ubytování v hotelu do tří hodin, má cestující právo zajistit si ubytování sám a letecký dopravce mu po předložení příslušné stvrzenky do sedmi pracovních dnů výdaje proplatí***. Pokud řídící orgán letiště aktivuje svůj pohotovostní plán, může být tato lhůta prodloužena na ~~30~~***[…]*** kalendářních dnů. ***Výdaje lze uhradit maximálně do výše stropu cen hotelů uvedeného v indexu zveřejněném Komisí, který odráží ceny v členských státech podle údajů Eurostatu, vynásobeného koeficientem 2, s cílem zohlednit omezenou dostupnost a ceny v době zvýšeného zájmu a poskytnout motivace k zajištění ubytování prostřednictvím provozujících leteckých dopravců ve tříhodinové lhůtě. Pokud tento strop vynásobený koeficientem nestačí k tomu, aby si dotčený cestující našel vhodné ubytování, právo cestujícího na vlastní zajištění ubytování nezbavuje provozujícího leteckého dopravce povinnosti, aby mu ubytování zajistil.*** **[pozm. návrh 129]**

5. Na všech letištích v Unii ***s komerční osobní dopravou*** řídící orgán letiště zavede opatření, která zajistí, aby pitná voda a dobíjecí stanice pro elektronická zařízení mohly být bezplatně k dispozici bez ohledu na denní dobu, let či terminál. **[pozm. návrh 130]**

6. Je-li narušení způsobeno mimořádnými okolnostmi a tomuto narušení by nebylo možné zabránit, ani kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření, může letecký dopravce omezit ubytování poskytované podle odst. 2 písm. a) na nejvýše tři noci.

7. Pokud se cestující rozhodne na původním místě odletu pro proplacení výdajů podle čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo rozhodne-li se pro přesměrování v pozdější době podle čl. 8 odst. 1 písm. c), nemá v souvislosti s příslušným letem žádná další práva z hlediska pomoci podle odstavců 1 a 2.“

11) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Změna na vyšší nebo nižší přepravní třídu

1. Jestliže provozující letecký dopravce umístí cestující do vyšší přepravní třídy, než pro kterou byla zakoupena letenka, nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu.

2. Pokud provozující letecký dopravce umístí cestujícího do nižší přepravní třídy, než pro kterou byla zakoupena letenka, do ~~14 kalendářních~~***sedmi pracovních*** dnů od data změny přepravní třídy, a aniž by o to byl žádán, ~~poskytne~~***proplatí*** cestujícímu pomocí prostředků uvedených v čl. 7 odst. 6 ~~náhradu ve výši alespoň~~: **[pozm. návrh 131]**

   a) ~~40~~***30*** % ceny letu u ***všech*** letů na vzdálenost nejvýše ~~3 500~~***1 500*** kilometrů, nebo **[pozm. návrh 132]**

   b) ~~75~~***50*** % ceny letu u ***všech letů v rámci Unie na vzdálenost větší než 1 500 kilometrů a u všech ostatních*** letů na vzdálenost ~~nad~~***od 1 500 kilometrů do*** 3 500 kilometrů~~.~~***, nebo*** **[pozm. návrh 133]**

***ba) 75 % ceny letu u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b), včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými nejvzdálenějšími regiony.* [pozm. návrh 134]**

3. Pokud cena letu není uvedena na letence, vypočte se náhrada uvedená v odstavci 2 na základě poměru vzdálenosti daného letu k celkové vzdálenosti, na niž se vztahuje smlouva o letecké přepravě, vypočítané podle čl. 7 odst. 3.

4. Cena letu podle tohoto článku nezahrnuje daně a poplatky uvedené na letence, pokud ani požadavek platit tyto daně a poplatky, ani jejich výše nezávisí na přepravní třídě, pro kterou byla letenka zakoupena.

5. Tento článek se nevztahuje na ~~výhody zahrnuté do vyšší ceny v rámci stejné přepravní třídy~~***doplňkové služby***, jako jsou zvláštní místa nebo stravování***, které jsou nezávislé na přepravní třídě a prodávají se samostatně***.“ **[pozm. návrh 135]**

12) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a
Letištní pohotovostní plány

1. Na letišti Unie, jehož roční objem přepravy cestujících ~~je více než pět milionů~~***činí alespoň čtyři miliony*** cestujících ***po dobu nejméně tří po sobě jdoucích let***, řídící orgán letiště zajistí, aby provoz řídícího orgánu letiště a poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti, zejména leteckých dopravců a poskytovatelů služeb pozemního odbavení, byl koordinován na základě řádného pohotovostního plánu, který řeší možné situace mnohočetného zrušení, mnohočetného zpoždění letů, nebo obojího, v jejichž důsledku by mohl být na letišti zdržen značný počet cestujících. Pohotovostní plán se zavede s cílem zajistit, aby zdrženým cestujícím byly poskytnuty přiměřené informace, a obsahuje ujednání za účelem omezení doby jejich čekání a nepohodlí na minimum. **[pozm. návrh 136]**

2. Letištní pohotovostní plány zohlední konkrétní a individuální potřeby cestujících uvedených v článku 11.

3. Pohotovostní plán se zavádí zejména za účasti výboru uživatelů letiště uvedeného ve směrnici Rady 96/67/ES*, poskytovatelů služeb pozemního odbavení a jiných poskytovatelů služeb zásadního významu na letišti***, včetně poskytovatelů zvláštní pomoci pro cestující se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. Pohotovostní plán se případně vypracuje za účasti příslušných orgánů***. Pohotovostní plán musí obsahovat rovněž kontaktní údaje osoby nebo osob určených leteckými dopravci, které jsou členy výboru uživatelů letiště, aby je zastupovaly na místě v případě mnohočetných zrušení, mnohočetných zpoždění letů, nebo obojího. Letecký dopravce zajistí, aby určená osoba nebo určené osoby měly k dispozici prostředky nezbytné k poskytování pomoci cestujícím v souladu s povinnostmi vyplývajícími z tohoto nařízení v případě narušení. **[pozm. návrh 137]**

4. Řídící orgán letiště sdělí pohotovostní plán výboru uživatelů letiště uvedenému ve směrnici 96/67/ES a na požádání vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování ~~tohoto nařízení~~***určenému*** podle ~~čl. 16 odst. 1~~***článku 16. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování sleduje, zda řídící orgán letiště dodržuje požadavky podle*** tohoto ~~nařízení~~***článku***. **[pozm. návrh 138]**

5. Členský stát může rozhodnout, že letiště, na které se nevztahuje odstavec 1 a které se nachází na jeho území, má plnit povinnosti stanovené v odstavcích 1 až 4.

6. Na letištích Unie, jejichž roční objem přepravy cestujících nedosahuje limitu stanoveného v odstavci 1 nebo na která se nevztahuje rozhodnutí členského státu podle odstavce 5, vynaloží řídící orgán letiště veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a k uzavření ujednání s uživateli letiště s cílem informovat zdržené cestující v případech, kdy došlo k mnohočetným zrušením, mnohočetným zpožděním letů, nebo obojímu, kvůli nimž byl na letišti zdržen značný počet cestujících.“

---

* Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).“

13) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11
Cestující se specifickými potřebami

-1. Právy osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace stanovenými v tomto článku nejsou dotčena práva, kterých požívají podle nařízení (ES) č. 1107/2006. **[pozm. návrh 139]**

1. Veškeré informace poskytované cestujícím podle tohoto nařízení se poskytují v přístupném formátu.

2. Tento článek se vztahuje na všechny osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, děti do 2 let, děti bez doprovodu a těhotné ženy, pokud byl provozující letecký dopravce informován o jejich zvláštních potřebách pomoci nejpozději v okamžiku, kdy bylo narušení oznámeno. Vztahuje se rovněž na osoby, které potřebují zvláštní lékařskou pomoc, pokud byla provozujícímu leteckému dopravci tato skutečnost oznámena nejpozději při odbavení. Provozující letečtí dopravci mohou požadovat doložení této skutečnosti.

Má se za to, že toto oznámení se vztahuje na všechny cesty v rámci smlouvy o letecké přepravě.

3. ~~Nejpozději při odbavení a s výhradou disponibility míst musí být~~ Každé osobě doprovázející osoby uvedené v odstavci 2 nebo doprovázející dítě ***v rámci téže smlouvy o letecké přepravě musí být leteckým dopravcem*** bezplatně nabídnuta možnost sedět na sedadle sousedícím se sedadlem této osoby nebo tohoto dítěte. ***Pokud nejsou sousedící sedadla k dispozici, letecký dopravce se vynasnaží pomoci doprovázející osobě (osobám) sousedící sedadla najít.*** **[pozm. návrh 140]**

4. Při nástupu do letadla dají provozující letečtí dopravci přednost osobám uvedeným v odstavci ~~2a~~***2 a*** všem osobám nebo uznaným asistenčním psům, kteří je doprovázejí***, jakož i dětem v kočárku nebo golfovém kočárku a osobám, které je doprovázejí***. **[pozm. návrh 141]**

4a. Provozující letečtí dopravci zajistí bez dodatečných nákladů, aby děti do 2 let a děti, které potřebují kočárek nebo golfový kočárek, v něm mohly být dovezeny až k bráně pro nástup na palubu nebo ke dveřím letadla a aby jim byl kočárek nebo golfový kočárek k dispozici u dveří letadla, pokud neexistují bezpečnostní, ochranná, kapacitní nebo provozní omezení. **[pozm. návrh 142]**

4b. Pokud letiště nesplní své povinnosti podle článků 7 a 8 nařízení (ES) č. 1107/2006, a osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo nezletilé osoby bez doprovodu v důsledku toho zmeškají svůj let, je letecký dopravce odpovědný za náhradu škody, přesměrování a pomoc těmto cestujícím v souladu s články 7, 8 a 9 tohoto nařízení. Do ... [den použitelnosti tohoto pozměňujícího nařízení] stanoví Komise prostřednictvím prováděcího aktu v souladu s článkem 16bd tohoto nařízení podrobná pravidla pro uplatňování příslušných povinností leteckého dopravce a řídícího orgánu letiště a prostředky nápravy. Tímto prováděcím aktem nejsou omezeny povinnosti leteckého dopravce týkající se náhrady škody, přesměrování a pomoci cestujícím podle tohoto odstavce. **[pozm. návrh 143]**

5. Při uplatňování přesměrování a pomoci v souladu s články 8 a 9 věnuje provozující letecký dopravce zvláštní pozornost potřebám osob uvedených v odstavci 2. Letečtí dopravci poskytnou toto přesměrování a pomoc těmto osobám co nejdříve, a to včetně všech osob nebo uznaných asistenčních psů, kteří je doprovázejí.

6. Ustanovení čl. 9 odst. 6 se nevztahuje na cestující uvedené v odstavci 2, ani na osoby nebo uznané asistenční psy, kteří je doprovázejí.“

13a) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek

Právo na osobní věc a příruční zavazadlo

1. Cestující mají vždy právo vzít si na palubu letadla jednu osobní věc, jako je malá taška, kabelka, batoh nebo taška na notebook, pod podmínkou, že tuto věc lze bezpečně uložit pod sedadlo před cestujícím. Letecký dopravce neúčtuje cestujícímu za tuto osobní věc žádný příplatek ani další poplatky nad rámec ceny letenky. Je povinností dopravců poskytovat jasné, transparentní a snadno dostupné informace o požadavcích na hmotnost a rozměry osobní věci při rezervaci i po jejím dokončení, aby byli cestující před cestou plně informováni.

2. ***Cestující mají vždy právo vzít si na palubu letadla jedno příruční zavazadlo. Na příruční zavazadlo o maximálních rozměrech 100 cm (součet délky, šířky a výšky) a maximální hmotnosti 7 kg se nevztahuje žádný příplatek nad rámec ceny letenky. Letečtí dopravci mohou uplatňovat různá ustanovení týkajících se dalších nebo větších příručních zavazadel.***

   Příruční zavazadlo může být uloženo buď na palubě letadla (jako kabinové zavazadlo), nebo v nákladovém prostoru letadla. Dopravce může odmítnout vzít toto příruční zavazadlo na palubu pouze z bezpečnostních důvodů spojených s hmotností nebo velikostí příručního zavazadla v poměru k vlastnostem letadla.

   Letečtí dopravci poskytnou jasné, transparentní a snadno dostupné informace o požadavcích na hmotnost a rozměry příručního zavazadla při rezervaci i po jejím dokončení, aby byli cestující před cestou plně informováni.

3. ***Provozující a smluvní letečtí dopravci předem stanoví, která strana je odpovědná za vyřízení případných následných žádostí, pokud dojde k zapomenutí osobní věci nebo příručního zavazadla v kabině letadla. Po dokončení rezervace informuje určený odpovědný letecký dopravce cestující automaticky o postupu pro vyzvednutí zapomenutých osobních věcí nebo příručních zavazadel. Tyto informace jsou sdělovány jasně a v plném rozsahu a obsahují elektronické kontaktní údaje, příslušné formuláře a veškeré další relevantní údaje, které cestující potřebuje k podání žádosti.“*** **[pozm. návrh 144]**

13b) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek

Právo na převod letenky v případě úmrtí cestujícího nebo jeho blízkého rodinného příslušníka

1. ***Převod letenky na jinou osobu je povolen v případě úmrtí dotčeného cestujícího nebo jeho blízkého rodinného příslušníka. Cestující, kterého se úmrtí týká, nebo osoba, která vyřizuje záležitosti zemřelého cestujícího, mohou požádat o převod letenky po předložení příslušné podpůrné dokumentace na trvalém nosiči.***
2. ***Letečtí dopravci, provozovatelé nebo zprostředkovatelé jsou povinni tyto žádosti zpracovat za transparentních a spravedlivých podmínek.***
3. ***Pokud je tato žádost podána nejméně 72 hodin před letem a na trvalém nosiči je předložena příslušná podpůrná dokumentace, považuje se vždy za přiměřenou a nevztahuje se na ni žádný dodatečný poplatek.***

4. ***Pokud je tato žádost podána během 72 hodin před odletem a na trvalém nosiči je předložena příslušná podpůrná dokumentace, informuje letecký dopravce nebo zprostředkovatel převodce o případných poplatcích, které mohou vzniknout. Tyto poplatky musí být přiměřené a nesmějí přesáhnout skutečné náklady, které dopravce nebo zprostředkovatel vynaložil na převod letenky.“*** **[pozm. návrh 145]**

13c) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek
Odbavení

1. ***Cestující mají právo odbavit se buď online, nebo na letišti bez dalších poplatků. Za tímto účelem mohou letečtí dopravci na letišti zřídit samoobslužné odbavovací kiosky, které usnadní proces odbavení.***

2. Cestující mají právo zvolit si podle svého uvážení, zda chtějí používat palubní vstupenku v papírové, nebo digitální podobě.“ **[pozm. návrh 146]**

14) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12
Další práva

1. Tímto nařízením nejsou dotčena práva cestujících stanovená v jiných právních aktech, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, není-li v tomto článku stanoveno jinak.

   Náhrada škody poskytnutá podle článku 7 nebo čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení se odečte od náhrady škody nebo snížení ceny poskytnutých podle jiných právních aktů, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, pokud práva, za něž se poskytuje náhrada škody nebo snížení ceny, chrání stejný zájem nebo sledují stejný cíl. Obdobně se náhrada škody nebo snížení ceny, poskytnuté podle jiných právních aktů, jako je například směrnice (EU) 2015/2302, odečte od náhrady škody poskytnuté podle článku 7 nebo čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení, pokud práva, za něž se poskytuje náhrada škody nebo snížení ceny, chrání stejný zájem nebo sledují stejný cíl.

Bez ohledu na právo pořadatele souborných cestovních služeb požadovat náhradu nebo vrácení peněz v souladu s článkem 22 směrnice (EU) 2015/2302, aniž je dotčen článek 13 tohoto nařízení, a odchylně od čl. 8 odst. 1 písm. a), pokud je let součástí smlouvy o souborných cestovních službách vymezené v čl. 3 bodu 3 směrnice (EU) 2015/2302, nemají cestující právo na proplacení výdajů podle tohoto nařízení, pokud odpovídající právo vyplývá ze směrnice (EU) 2015/2302.

2. Aniž jsou dotčeny související zásady a pravidla vnitrostátního práva včetně judikatury, nevztahuje se odstavec 1 na dobrovolníky za podmínek stanovených v čl. 4 odst. 2.

3. Pokud již byla cestujícímu vyplacena náhrada škody nebo proplaceny výdaje podle právních předpisů třetí země, částka takové náhrady škody nebo proplacených výdajů se odečte od částky náhrady škody nebo proplacených výdajů poskytnuté podle tohoto nařízení.“

14a) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek

Oprava chyb v zápisu

1. Provozující letecký dopravce na základě žádosti podané nejpozději 48 hodin před plánovaným časem odletu opraví chyby v zápisu jména cestujícího nebo aktualizuje jméno cestujícího v případě administrativní změny. Taková oprava nebo aktualizace jsou alespoň jednou provedeny bezplatně.

2. Žádost podle odstavce 1 může podat:

a) cestující v souvislosti se svým jménem nebo se jménem jiného cestujícího, jehož letenka je součástí stejné smlouvy o letecké přepravě jako letenka cestujícího, který žádost podává;

b) zprostředkovatel v souvislosti se jménem cestujícího, pro kterého provedl rezervaci.

Jakákoli oprava nebo aktualizace provedená podle odstavce 1 nesmí představovat převod letenky z cestujícího na jinou osobu.“ **[pozm. návrh 147]**

15) Článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13
Právo na následný postih

Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení nebo vnitrostátního práva vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného unijního nebo vnitrostátního práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích ~~osob~~***stran***. ***Toto nařízení zejména nesmí žádným způsobem omezovat právo provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody nebo úhradu nákladů od letiště nebo jiné třetí strany, s níž provozující letecký dopravce uzavřel smlouvu.“*** **[pozm. návrh 148]**

16) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14
Povinnosti informovat cestující

1. Provozující letecký dopravce ***a zprostředkovatel*** uvede na své internetové stránce a v mobilní aplikaci ***jasným, přístupným a jednoznačným způsobem*** informační přehled, v němž jsou uvedena práva podle tohoto nařízení, včetně ***informací o*** postupu vyřizování stížností. ***Pro splnění tohoto požadavku může provozující letecký dopravce použít shrnutí ustanovení tohoto nařízení vypracované a zpřístupněné veřejnosti Komisí ve všech úředních jazycích Unie.*** **[pozm. návrh 149]**

2. Při nabízení letenek na let nebo navazující lety a před nákupem ***těchto letů*** informují letečtí dopravci a zprostředkovatelé cestujícího o:

a) druhu nabízené letenky či letenek, a zejména o tom, zda se na letenku či letenky vztahuje jediná smlouva o letecké přepravě nebo kombinace samostatných smluv o letecké přepravě;

b) právech a povinnostech cestujícího, provozujícího leteckého dopravce a zprostředkovatele podle tohoto nařízení, jak jsou připojeny ke smlouvě o letecké přepravě, včetně informací o postupu proplacení výdajů;

ba) základních cestovních službách a volitelných příplatcích;

c) lhůtě, ve které může cestující požádat o změnu jména, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 6, bez jakýchkoli dodatečných poplatků, a o příslušném postupu za tímto účelem, a

d) příslušných podmínkách smlouvy o letecké přepravě.

~~Pro splnění požadavku na informace stanoveného v písmenu b) prvního pododstavce může letecký dopravce a zprostředkovatel použít shrnutí ustanovení tohoto nařízení vypracované a zpřístupněné veřejnosti Komisí ve všech úředních jazycích Unie.~~

[pozm. návrh 150]

3. ~~Zprostředkovatel nebo letecký dopravce, který prodává letenky, na které se vztahuje kombinace smluv o letecké přepravě, informuje cestujícího před nákupem o tom, že se na letenky vztahují samostatné smlouvy o letecké přepravě a že práva podle článků 7, 8 a 9 týkající se náhrady škody, proplacení výdajů, přesměrování nebo pomoci v případě zmeškaného navazujícího letu či zmeškaných navazujících letů se v rámci samostatné smlouvy o letecké přepravě neuplatňují. Tyto informace se poskytují jasným způsobem při prodeji letenek.~~

   ~~Letečtí dopravci a zprostředkovatelé poskytují informace podle tohoto odstavce v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce na trvalém nosiči.~~ **[pozm. návrh 151]**

4. Řídící orgán letiště ***a provozující letecký dopravce*** zajistí, aby u odbavovací přepážky (včetně samoobslužných odbavovacích kiosků), ***na internetových stránkách*** a u brány pro nástup na palubu letadla byl ~~jasně~~ uveden tento text***, a to tak, aby byl pro cestující jasně viditelný***: „Pokud Vám byl odepřen nástup na palubu nebo má-li Váš let nejméně dvouhodinové zpoždění ***při odletu nebo více než tříhodinové zpoždění při příletu do cílového místa určení***, požádejte u odbavovací přepážky nebo u brány pro nástup na palubu o informační přehled, v němž jsou uvedena Vaše práva, zejména ohledně proplacení výdajů či přesměrování, pomoci a případné náhrady škody.“ Tento text musí být uveden alespoň v jazyce nebo jazycích místa letiště a v mezinárodně používaném jazyce. ***Řídící orgán letiště a provozující letecký dopravce rovněž zajistí, aby byl na odbavovacích přepážkách vedle uvedeného textu zobrazen QR kód nebo jakýkoli jiný technický prostředek pro přístup k mobilní aplikaci Komise o právech cestujících, která obsahuje shrnutí tohoto nařízení.*** Za tímto účelem řídící orgány letiště spolupracují s provozujícími leteckými dopravci. **[pozm. návrh 152]**

4a. Při rezervaci poskytnou provozující letečtí dopravci cestujícím informace o postupech vyřizování stížností a o příslušných lhůtách podle článku 15aa. Informace o vyřizování stížností musí být rovněž přístupné na internetových stránkách a v aplikacích leteckých dopravců a zprostředkovatelů a uvedeny v e-mailu, kterým jsou cestujícím oznamovány jakékoli události, v jejichž důsledku by mohla být uplatněna práva zakotvená v tomto nařízení. **[pozm. návrh 153]**

4b. Letečtí dopravci zřídí na všech letištích, která využívají, kontaktní místa, na nichž zajistí přítomnost kontaktních zaměstnanců nebo pracovníků jimi pověřené třetí strany, aby poskytovali cestujícím nezbytné informace o jejich právech, mimo jiné o postupech podávání stížností, s cílem poskytnout jim pomoc a podniknout okamžité kroky v případě zrušení nebo zpoždění letu, odepření nástupu na palubu nebo ztráty či zpoždění zavazadla. Tato kontaktní místa jsou cestujícím k dispozici během provozní doby leteckých dopravců a až do vystoupení posledního cestujícího z posledního letadla a po dobu, kterou lze rozumně očekávat pro vyřízení pasových a celních formalit, vyzvednutí všech odbavených zavazadel a příchodu beze spěchu na určené kontaktní místo, a jejich účelem je poskytovat cestujícím pomoc, mimo jiné pokud jde o proplacení výdajů, přesměrování, změnu rezervace a přijímání podávaných stížností. **[pozm. návrh 154]**

4c. Provozující letecký dopravce poskytne cestujícím na elektronické letence a na elektronické i tištěné verzi palubního lístku jasně čitelné a transparentní informace o jejich právech a o kontaktech, na které se mohou obrátit s žádostí o pomoc a asistenci. **[pozm. návrh 155]**

4d. V případě jakéhokoli narušení cesty, které by mohlo vést k uplatnění práv stanovených v tomto nařízení, provozující letecký dopravce co nejdříve plně informuje dotčené cestující a poskytne jim upozornění, v němž stanoví pravidla pro proplacení výdajů, přesměrování, náhradu škody a pomoc v souladu s tímto nařízením, včetně informací o možných omezeních podle čl. 9 odst. 4. Provozující letecký dopravce případně zašle cestujícím rovněž předvyplněný společný formulář podle článku 15a. Cestující rovněž obdrží v písemné podobě kontaktní údaje vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování nebo jiného subjektu určeného podle článku 16. **[pozm. návrh 156]**

4e. Letečtí dopravci a zprostředkovatelé případně poskytují informace podle tohoto článku v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce a na trvalém nosiči. **[pozm. návrh 157]**

4f. Je-li to technicky možné, informace pro cestující a korespondence s nimi podle tohoto nařízení se zajišťují elektronickými prostředky. Pokud jsou informace poskytovány těmito prostředky, zajistí letečtí dopravci a zprostředkovatelé, aby bylo možné uchovávat veškerou písemnou korespondenci, včetně data a času této korespondence, pro budoucí potřebu. Důkazní břemeno ohledně otázek, zda a kdy cestujícím poskytli nezbytné informace, nesou letečtí dopravci a zprostředkovatelé. Všechny komunikační prostředky musí cestujícím umožnit rychlý kontakt a účinnou komunikaci s leteckými dopravci a zprostředkovateli, a to bezplatně. **[pozm. návrh 158]**

4g. Při uplatňování tohoto článku na nevidomé a zrakově postižené osoby, osoby s kognitivním nebo mentálním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se užijí jiné vhodné a přístupné prostředky. **[pozm. návrh 159]**

4h. Řídící orgán letiště zajistí, aby všeobecné informace o právech cestujících byly jasně a viditelně zobrazeny v prostorách letiště určených pro cestující. Na základě obdržených informací rovněž zajistí, aby cestující přítomní na letišti byli informováni o příčinách zpoždění nebo narušení letu, např. v případě zrušení jejich letu, a o právech, které v souvislosti s těmito zpožděními a narušeními mají, i o právech, která mají v případě, že letecká společnost náhle ukončí činnost, např. pokud upadne do platební neschopnosti nebo jí je odebrána provozní licence. **[pozm. návrh 160]**

4i. ***V případě zrušení letu nebo zpoždění při odletu informuje provozující letecký dopravce cestující o vzniklé situaci a o příčině narušení, jakmile jsou tyto informace k dispozici, nejpozději však 30 minut po plánovaném času odletu, a o předpokládaném času odletu, přičemž byla-li letenka zakoupena přes zprostředkovatele, platí tato povinnost za předpokladu, že letecký dopravce obdržel kontaktní údaje cestujících v souladu s [*nařízení o prosazování].*** **[pozm. návrh 161]**

4j. ***Letečtí dopravci a zprostředkovatelé poskytují všem cestujícím od okamžiku rezervace letu dostupnou a účinnou telefonickou podporu; v rámci této služby telefonické podpory jsou poskytovány informace a návrhy alternativ v případě narušení letu a její cena v žádném případě nepřesáhne náklady na místní hovor.*** **[pozm. návrh 162]**

4k. Veškerá elektronická komunikace, v níž se cestujícímu oznamuje zrušení letu, dlouhé zpoždění nebo změna letového řádu, obsahuje na dobře viditelném místě sdělení, že cestující může mít podle tohoto nařízení nárok na náhradu škody nebo poskytnutí pomoci.“ **[pozm. návrh 163]**

17) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 15a

Stížnost leteckému dopravci nebo zprostředkovateli

1. Každý letecký dopravce a ~~každý~~ zprostředkovatel zavede v rámci své příslušné oblasti odpovědnosti mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. ~~Své kontaktní údaje zpřístupní v jazyce smlouvy o letecké přepravě a v mezinárodně používaném jazyce. Podrobné informace o postupu vyřizování stížností musí být přístupné veřejnosti, což zahrnuje i formát přístupný pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Cestujícím se rovněž jasně poskytnou informace o kontaktních údajích subjektu či subjektů určených členskými státy podle článku 16 a subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16a a případně o jejich příslušných povinnostech. Uvedené informace musí být dostupné v úředním jazyce nebo jazycích členských států, v nichž letecký dopravce a zprostředkovatel působí.~~ **[pozm. návrh 164]**

2. ~~Pokud cestující předloží stížnost~~ Prostřednictvím ~~mechanismu uvedeného~~***mechanismů uvedených*** v odstavci 1~~,~~ ~~musí být~~ ***mohou cestující podat kterémukoli leteckému dopravci nebo zprostředkovateli stížnost týkající se příslušné oblasti jejich odpovědnosti.*** Tato stížnost ***musí být*** podána do ~~šesti měsíců od dotčeného narušení. Do 30 kalendářních dnů od podání stížnosti letecký dopravce nebo zprostředkovatel, kterému je stížnost určena, buď poskytne odůvodněnou odpověď, nebo v řádně odůvodněných výjimečných případech informuje cestujícího, že cestující obdrží konečnou odpověď ve lhůtě kratší než dva měsíce~~***jednoho roku*** ode dne ~~podání stížnosti. V případě, že spor není možné vyřešit, uvedou se v odpovědi rovněž příslušné kontaktní údaje subjektu či subjektů určených podle článku 16 nebo subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16a, včetně poštovní adresy, internetových stránek a e-mailové adresy těchto subjektů~~***, kdy let byl nebo měl být uskutečněn***. **[pozm. návrh 165]**

2a. Pokud se letecký dopravce odvolává na mimořádné okolnosti, sdělí ve své odpovědi cestujícímu, jaké konkrétní mimořádné okolnosti vedly ke zrušení nebo zpoždění letu. Letecký dopravce též prokáže, že přijal veškerá přiměřená opatření, aby zrušení či zpoždění letu zabránil. **[pozm. návrh 166]**

2b. Důkazní břemeno, pokud jde o poskytnutí požadovaných informací cestujícím, nesou letecký dopravce a zprostředkovatel. **[pozm. návrh 167]**

3. ~~Pokud cestující podají stížnost prostřednictvím mechanismu uvedeného v odstavci 1, není tím dotčeno jejich právo předkládat spory k mimosoudnímu řešení v souladu s článkem 16a nebo domáhat se nápravy prostřednictvím soudního řízení, s výhradou promlčecích lhůt v souladu s vnitrostátním právem~~***Adresát stížnosti potvrdí její přijetí cestujícímu do sedmi pracovních dnů od jejího obdržení. Do dvou měsíců ode dne přijetí stížnosti zašle adresát cestujícímu odůvodněnou odpověď. Neodpoví-li adresát ve stanovené dvouměsíční lhůtě, má se za to, že požadavky cestujícího uznal za oprávněné***. **[pozm. návrh 168]**

3a. Spolu s odůvodněnou odpovědí adresát cestujícímu rovněž poskytne přesné kontaktní údaje subjektu či subjektů určených členskými státy podle článku 16 a subjektu či subjektů odpovědných za mimosoudní řešení sporů podle článku 16a a, je-li to relevantní, také informace o jejich příslušných povinnostech. **[pozm. návrh 169]**

3b. Pokud se letecký dopravce odvolává na mimořádné okolnosti, sdělí ve své odpovědi cestujícímu, jaké konkrétní mimořádné okolnosti vedly ke zrušení nebo zpoždění letu. Letecký dopravce též prokáže, že přijal veškerá přiměřená opatření, aby zrušení či zpoždění letu zabránil. **[pozm. návrh 170]**

3c. Důkazní břemeno, pokud jde o poskytnutí požadovaných informací cestujícím, nesou letecký dopravce a zprostředkovatel.“ **[pozm. návrh 171]**

18) Článek 16 se nahrazuje tímto:

„Článek 16

Určení vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování **[pozm. návrh 172]**

1. Každý členský stát určí subjekt či subjekty odpovědné za prosazování ~~tohoto nařízení, pokud jde o cesty z letišť a na letiště, která se nacházejí na jeho území. Subjekt nebo subjekty, které byly v souladu s~~***povinností stanovených*** tímto ~~odstavcem určeny, oznámí členské státy Komisi~~***nařízením***. **[pozm. návrh 173]**

2. ~~Vnitrostátní~~***Každý*** subjekt ~~odpovědný za prosazování důkladně sleduje soulad s požadavky tohoto nařízení a přijímá opatření nezbytná k zajištění toho, aby byla práva cestujících dodržována~~***je z hlediska své organizace, rozhodnutí o financování, právní struktury a procesu rozhodování nezávislý na veškerých leteckých dopravcích, řídících orgánech letišť a zprostředkovatelích či jiných obchodních zájmech***. **[pozm. návrh 174]**

2a. Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech určených podle tohoto odstavce a o jejich pravomocích i o veškerých změnách těchto subjektů či pravomocí. Komise a určený subjekt nebo určené subjekty zveřejní tyto informace na svých internetových stránkách. **[pozm. návrh 175]**

~~3. Cestující mohou vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování oznámit údajná porušení tohoto nařízení. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování může vyšetřovat oznámená údajná porušení a rozhodnout o přijetí opatření v oblasti prosazování na základě informací uvedených v takových oznámeních.~~ **[pozm. návrh 176]**

~~4. Sankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující. Tyto sankce musí být zejména dostatečné k tomu, aby pro dopravce a zprostředkovatele představovaly finanční pobídku k zajištění trvalého souladu s tímto nařízením.~~ **[pozm. návrh 177]**

~~5. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zveřejní do … [6 let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každých pět let na svých internetových stránkách zprávu o své činnosti, o opatřeních v oblasti prosazování a jejich výsledcích, včetně uplatněných sankcí. Tyto zprávy rovněž předloží Komisi.~~ **[pozm. návrh 178]**

6. Ve vztahu k záležitostem, na něž se vztahuje toto nařízení, sdělí provozující letečtí dopravci a zprostředkovatelé vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování v členských státech, v nichž působí, kontaktní údaje osoby či osob nebo subjektu určených k tomu, aby jejich jménem trvale jednaly a přijímaly dokumenty vydané vnitrostátním subjektem či subjekty odpovědnými za prosazování. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování si mohou tyto informace vzájemně vyměňovat za účelem prosazování tohoto nařízení.“

18a) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16-a
Úkony prosazování

1. ***Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování pečlivě sleduje soulad s tímto nařízením a přijímá nezbytná opatření, aby bylo zajištěno dodržování práv cestujících.***
2. ***Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování mohou požadovat, aby letečtí dopravci, řídící orgány letišť a zprostředkovatelé poskytli dokumenty a informace, které jsou relevantní pro účely výkonu jejich funkcí uvedených v odstavci 1. Tyto dokumenty a informace jsou poskytnuty do jednoho měsíce od obdržení žádosti, pokud vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování nestanoví jinak.***
3. ***Je-li to relevantní, zohledňují vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování při výkonu svých funkcí informace, které jim předloží jiný subjekt určený k vyřizování stížností v souladu s čl. 16b odst. 2.***

4. ***V případě leteckých služeb mezi dvěma nebo více členskými státy mohou vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování provádět kontrolní činnosti společně.***

5. ***Členské státy zajistí, aby jejich vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování měly dostatečné pravomoci k přijímání opatření v oblasti prosazování.***

6. ***V případě, že letecký dopravce odůvodňuje odmítnutí náhrady škody podle tohoto nařízení mimořádnými okolnostmi, doloží své tvrzení tak, že vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování předloží do 48 hodin dostatečné důkazy o existenci mimořádných okolností a souvisejících technických problémů. Letecký dopravce rovněž prokáže, že byla přijata veškerá přiměřená opatření, aby bylo zrušení nebo zpoždění dotčeného letu zabráněno.***

7. ***Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování předá tyto informace určeným subjektům pro alternativní řešení sporů podle tohoto nařízení, pokud takové subjekty existují.***

8. ***Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zveřejňují každé dva roky do 30. června zprávu se statistickými údaji o své činnosti, včetně případných sankcí uložených během dvou předchozích kalendářních let.***

9. ***Na základě údajů v oblasti norem kvality služeb, které jsou letečtí dopravci, řídící orgány letišť a zprostředkovatelé povinni poskytovat podle článku 15a, zveřejní vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování statistické údaje o počtu a povaze stížností, počtu zrušených letů, odepření nástupu na palubu, zpoždění a době jejich trvání a údaje o ztracených, zpožděných nebo poškozených zavazadlech.***

10. Letečtí dopravci a zprostředkovatelé předají své kontaktní údaje vnitrostátnímu subjektu nebo subjektům odpovědným za prosazování v členských státech, v nichž působí.“ **[pozm. návrh 179]**

18b) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16-aa
Vyřizování stížností vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování a jinými subjekty

1. Aniž jsou dotčena práva spotřebitelů domáhat se nápravy alternativními prostředky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU[1a], může cestující poté, co bez úspěchu podal stížnost k leteckému dopravci nebo zprostředkovateli podle článku 13a, nejpozději do jednoho roku od obdržení informace o zamítnutí původní stížnosti leteckým dopravcem nebo zprostředkovatelem podat stížnost k vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování nebo k jakémukoli jinému subjektu určenému podle odstavce 2 tohoto článku.

2. ***Stížnost na údajné porušení tohoto nařízení může každý cestující podat na jakémkoli letišti nacházejícím se na území členského státu nebo na jakýkoli let z kteréhokoli letiště nacházejícího se na území členského státu nebo z třetí země na tato letiště, a to buď k vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování, nebo k jakémukoli jinému subjektu určenému pro tento účel členským státem.***

3. ***Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování nebo jakýkoli jiný subjekt určený podle odstavce 2 potvrdí obdržení stížnosti do dvou týdnů od jejího obdržení. Vyřízení stížnosti trvá nejvýše tři měsíce od data vytvoření spisu týkajícího se stížnosti. K postupu vyřizování stížnosti v přístupném formátu musí mít přístup osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.***

4. Týká-li se stížnost údajného porušení předpisů řídícím orgánem letiště, vyřizuje ji vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování nebo jakýkoli jiný subjekt určený podle odstavce 2 v členském státě, na jehož území k incidentu došlo.

5. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování nebo jakýkoli jiný subjekt určený podle odstavce 2 tohoto článku musí být schopny řešit individuální stížnosti cestujících a musí jim být uděleny alespoň minimální vyšetřovací a donucovací pravomoci vymezené v článku 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2394[1b].

6. Rozhodnutí vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování nebo jiných subjektů určených podle odstavce 2 jsou závazná pro obě strany a vymahatelná, aniž je dotčeno právo stran na přístup k soudnímu systému.“

_____

1a ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ze dne 21. května 2013 o alternativním řešení spotřebitelských sporů a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice 2009/22/ES (směrnice o alternativním řešení spotřebitelských sporů) (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

1b ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2394 ze dne 12. prosince 2017 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování právních předpisů na ochranu zájmů spotřebitelů a o zrušení nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 345, 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).“* **[pozm. návrh 180]**

18c) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek

Článek 16-ab

1. ***Jsou-li podle článků 16 a 16b tohoto nařízení členským státem určeny různé subjekty, vyměňují si tyto subjekty mezi sebou relevantní informace v souladu s nařízením (EU) 2016/679 s cílem pomoci vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování s plněním úkolů v oblasti dohledu a prosazování a umožnit subjektu pro vyřizování stížností určenému podle článku 16b shromažďovat informace nezbytné k prověřování jednotlivých stížností.***

2. ***Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování v jednotlivých členských státech si za účelem přeshraniční koordinace vyměňují informace o své činnosti, zásadách přijímání rozhodnutí a postupech. Komise jim při plnění tohoto úkolu poskytuje podporu.“*** **[pozm. návrh 181]**

18d) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16-ac
Inspekce ve vnitrostátních subjektech odpovědných za prosazování

1. Komise může provádět inspekce ve vnitrostátních subjektech odpovědných za prosazování s cílem sledovat uplatňování nařízení členskými státy a vydávat doporučení ke zlepšení jeho prosazování.

2. Komise dotčený členský stát o inspekci vyrozumí v dostatečném časovém předstihu.

3. Každá inspekční zpráva Komise je předána vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování v dotčeném členském státě, který ve své odpovědi uvede, jaká opatření přijal či přijme za účelem nápravy zjištěných nedostatků a provedení doporučení.

4. Zpráva spolu s odpovědí vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování je poté předána vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování v ostatních členských státech, je-li to relevantní.“ **[pozm. návrh 182]**

18e) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16-ad
Sankce

1. ***Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tyto sankce a opatření Komisi a bezodkladně ji rovněž informují o veškerých změnách, které na ně mají vliv.***
2. ***V rámci spolupráce podle článku 16c prošetří na žádost vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování, který dotčenou stížnost vyřizuje, porušení tohoto nařízení zjištěné uvedeným subjektem vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování, který je příslušný pro účely vymezené v čl. 16b odst. 4 nebo 5, jenž rovněž v nezbytných případech uloží sankce.“* **[pozm. návrh 183]**

18f) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16-ae
Spolupráce mezi členskými státy a Komisí

1. ***Členské státy pravidelně zasílají významné informace týkající se uplatňování tohoto nařízení Komisi, která je zpřístupní v elektronické podobě ostatním členským státům.***
2. ***Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování na žádost Komise prošetří konkrétní podezření na nedodržování povinností stanovených v tomto nařízení jedním nebo několika leteckými dopravci a řídícími orgány letišť a do čtyř měsíců od předložení žádosti podají Komisi zprávu o svých zjištěních.***
3. ***Komise podporuje dialog a spolupráci členských států ve věci výkladu a uplatňování tohoto nařízení v jednotlivých členských státech prostřednictvím výboru uvedeného v článku 16a [nařízení o prosazování].***

4. Komise na žádost členského státu, vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování nebo z vlastního podnětu prověří případy rozdílného uplatňování a prosazování ustanovení tohoto nařízení.

5. V případě potřeby může Komise přijmout pokyny na podporu jednotného uplatňování tohoto nařízení.“ **[pozm. návrh 184]**

19) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16a
Mimosoudní řešení sporů

Členské státy zajistí, aby cestující v letecké dopravě mohli předkládat jednotlivé spory v návaznosti na stížnosti nebo žádosti podle tohoto nařízení subjektu nebo subjektům pro mimosoudní řešení sporů. Členské státy informují Komisi o subjektu či subjektech pro řešení sporů podle tohoto článku. ~~Členské státy mohou rozhodnout, že se tento článek použije pouze ve sporech mezi leteckými dopravci či zprostředkovateli na jedné straně a spotřebiteli na straně druhé~~***Účast leteckých dopravců a zprostředkovatelů v oblasti působnosti tohoto nařízení na postupech alternativního řešení sporů je povinná a rozhodnutí vydaná v rámci těchto postupů jsou závazná, aniž je dotčeno právo stran na přístup k soudnímu systému.“*** **[pozm. návrh 185]**

19a) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16aa
Dokumenty prokazující soulad

1. Letečtí dopravci Unie vypracují a do [1. ledna xxxx] předloží vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování v členském státě, který jim na základě nařízení (ES) č. 1008/2008 vydal provozní licenci, a Komisi dokument, který přiměřeně podrobným způsobem prokazuje, že jejich provozní postupy postačují k zajištění důsledného plnění povinností vyplývajících ze všech příslušných článků tohoto nařízení.

2. Komise může přijmout prováděcí akty, v nichž stanoví minimální obsah těchto dokumentů. Tyto dokumenty musí obsahovat přinejmenším pohotovostní plány pro případ rozsáhlého narušení letů, určení osob odpovědných za poskytování pomoci a zajištění dalších práv, praktické postupy pro vyřizování stížností, poskytování pomoci a vyplácení náhrad škody a postupy a šablony pro komunikaci s cestujícími. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 16c odst. 2.

3. Všichni ostatní dopravci poskytující služby na některém letišti Unie předloží dokument prokazující soulad vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování ve všech členských státech, ve kterých tito dopravci provozují svou činnost, a Komisi.

4. Letečtí dopravci provádějí přezkum svých dokumentů prokazujících soulad každé tři roky počínaje [1. lednem xxxx] a jejich aktualizovanou verzi předloží příslušnému vnitrostátnímu subjektu nebo subjektům odpovědným za prosazování a Komisi.

5. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování bere dokumenty prokazující soulad předložené leteckými dopravci v úvahu, přičemž dle možností porovnává věrohodnost těchto dokumentů s informacemi uvedenými ve stížnostech.“ **[pozm. návrh 186]**

19b) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16ab
Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. ***Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článcích 6c a 7 je svěřena Komisi na dobu pěti let od … [den vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost]. Nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.***

3. ***Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v článcích 6c a 7 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.***

4. ***Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky určenými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.***

5. ***Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.***

6. ***Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 6c a 7 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitku ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitku nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“*** **[pozm. návrh 187]**

19c) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 16ac

Postup projednání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro práva cestujících složený ze dvou zástupců každého členského státu, z nichž alespoň jeden zastupuje vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.“ **[pozm. návrh 188]**

20) Článek 17 se nahrazuje tímto:

„Článek 17

Přezkum a zpráva

~~1. Do … [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každé tři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o seznamu mimořádných okolností uvedeném v příloze s ohledem na události ovlivňující včasný a efektivní provoz letů, k nimž došlo v předchozích dvou letech.~~

~~Ke zprávě se v případě potřeby přiloží legislativní návrh.~~ **[pozm. návrh 189]**

2. Do … [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování, prosazování a výsledcích tohoto nařízení. Komise rovněž připojí informace o posílené ochraně cestujících v letecké dopravě využívajících lety ze třetích zemí, které provozují dopravci ze třetích zemí.

   ~~Zpráva rovněž zahrnuje přezkum částek stanovených v čl. 7 odst. 1 a procentní výše náhrad stanovených v čl. 10 odst. 2, přičemž zohlední mimo jiné vývoj leteckých tarifů, míru inflace a statistiky o odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění a zmeškaných navazujících letech, které lze přičíst leteckým dopravcům, jakož i statistiky o přesunech do nižší třídy, za předchozích pět let.~~ **[pozm. návrh 190]**

Ve zprávě, která má být podle prvního pododstavce předložena do … [pět let ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost], Komise rovněž posoudí:

~~a)~~ ~~zda je nezbytné a možné provést revizi oblasti působnosti tohoto nařízení s cílem dále posílit ochranu cestujících a rovné podmínky mezi leteckými dopravci Unie a třetích zemí, jakož i aspekty konektivity. Komise zejména posoudí rizika kompetenčních sporů a obtíže související s prosazováním a doporučí způsoby, jak tato rizika zmírnit a tyto obtíže řešit;~~ **[pozm. návrh 191]**

~~b)~~ ~~nutnost úpravy časových limitů stanovených v čl. 7 odst. 2 na základě statistických údajů o vývoji zpoždění a zrušení letů v průběhu pěti let předcházejícím posouzení Komise a od … [dva roky ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] každý rok;~~ **[pozm. návrh 192]**

c) proveditelnost další automatizace žádostí o náhradu škody a plateb náhrady škody v případě zpoždění.

Ke zprávě se v případě potřeby přiloží legislativní návrhy.“

21) Znění obsažené v příloze I tohoto nařízení se doplňuje jako příloha nařízení (ES) č. 261/2004.

Článek 2

Nařízení (ES) č. 2027/97 se mění takto:

1) V článku 2 se odstavec 1 mění takto:

a) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „leteckým dopravcem Unie“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

_____

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“

b) doplňují se nová písmena, která znějí:

„h) „vybavením pro mobilitu“ rozumí jakékoli vybavení, jehož účelem je pomoci s mobilitou osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve smyslu čl. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006;

i) „uznaným asistenčním psem“ rozumí pes zvláště vycvičený pro zvýšení nezávislosti a samostatnosti osob se zdravotním postižením, který byl úředně uznán v souladu s platnými vnitrostátními předpisy, pokud takové předpisy existují;

j) „přístupným formátem“ rozumí formát, který umožňuje osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace[1] přístup k veškerým relevantním informacím a mimo jiné takové osobě umožňuje tak snadný a pohodlný přístup, jaký má osoba bez jakékoli poruchy nebo postižení, a který splňuje požadavky na přístupnost vymezené v souladu s příslušnými právními předpisy, zejména směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882**;

k) „zprostředkovatelem“ rozumí fyzická nebo právnická osoba jiná než dopravce, která v rámci své živnosti, podnikání nebo povolání jedná jménem dopravce nebo cestujícího za účelem uzavření smlouvy o přepravě;

l) „osobní věcí“ rozumí neodbavené zavazadlo ~~představující nezbytný prvek přepravy cestujících~~, které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu a jehož maximálními rozměry jsou buď 40 x 30 x 15 cm, nebo splňuje podmínku, že se vejde do prostoru pod sedadlem, za nímž cestující sedí; **[pozm. návrh 193]**

m) „příručním zavazadlem“ rozumí neodbavené zavazadlo, které není osobní věcí a které splňuje požadavky na bezpečnost a ochranu.

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“

2) V článku 3 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„Odpovědnost leteckého dopravce Unie ve vztahu k cestujícím a jejich zavazadlům se řídí všemi ustanoveními Montrealské úmluvy relevantními pro tuto odpovědnost. Zahrnuje i odpovědnost leteckého dopravce Unie týkající se zpoždění přepravy cestujících či zavazadel.“

3) V článku 3 se odstavec 2 ~~zrušuje.~~***nahrazuje tímto:***

„2. Letecký dopravce Unie a poskytovatel služeb pozemního odbavování jednající jeho jménem zřídí na všech letištích v Unii službu poskytující cestujícím konkrétní formuláře, které jim umožní okamžitě po příletu podat stížnost na poškození nebo zpoždění zavazadel. Letecký dopravce Unie rovněž zajistí, aby cestující měli snadný a uživatelsky přívětivý přístup k tomuto formuláři prostřednictvím QR kódů. Tyto QR kódy musí být sděleny a zobrazeny jasným a viditelným způsobem, a to i na odbavovacích přepážkách, letištních přepážkách, u nástupních bran a na internetových stránkách leteckého dopravce nebo na rovnocenné online platformě, tak aby měli cestující k formuláři pro podání stížnosti rychlý a bezproblémový přístup. Tento formulář, který může mít podobu hlášení o problému se zavazadly (PIR), přijme letecký dopravce na letišti jako stížnost podle čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy. Touto možností není dotčeno právo cestujícího podat stížnost jinými prostředky ve lhůtách stanovených Montrealskou úmluvou. **[pozm. návrh 194]**

2a. Komise může přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví podobu standardizovaného formuláře pro podání stížnosti. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním/přezkumným postupem podle čl. 6f odst. 2.“ **[pozm. návrh 195]**

4) Článek 3a se nahrazuje tímto:

„Článek 3a

Dodatečná částka, kterou v souladu s čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a aniž je dotčen článek 6a, může letecký dopravce Unie požadovat, učiní-li cestující zvláštní prohlášení o zájmu na doručení jeho zavazadel na místo určení, se řídí tarifem, který odráží dodatečné náklady na přepravu a pojištění zavazadel oceněných nad limit odpovědnosti. Tarif je cestujícím sdělen na požádání.“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

“Článek 5

1. V případě úmrtí či zranění cestujících letecký dopravce Unie neprodleně a v každém případě nejpozději do patnácti dnů od zjištění totožnosti fyzické osoby oprávněné k náhradě škody provede takové zálohové platby, které mohou být požadovány k uspokojení bezprostředních ekonomických potřeb úměrně k utrpěným útrapám.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, nesmí být zálohová platba na jednoho cestujícího v případě úmrtí cestujících nižší než 16 % minimální výše odpovědnosti, která je stanovena podle čl. 21 odst. 1 Montrealské úmluvy a definována Mezinárodní organizací pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy.“

3. Zálohová platba nezakládá uznání odpovědnosti a lze ji započítat proti jakékoli následné částce placené na základě odpovědnosti leteckého dopravce Unie, není však návratná, kromě případů podle článku 20 Montrealské úmluvy nebo pokud osoba, která obdržela zálohovou platbu, nebyla osobou oprávněnou k náhradě škody.

3a. V případě ztráty, zpoždění nebo poškození zavazadla může letecký dopravce uplatnit vůči letišti nebo poskytovateli služeb nárok na náhradu škody, za niž nenese odpovědnost, až poté, co poskytne náhradu škody cestujícímu, s nímž uzavřel smlouvu.“ **[pozm. návrh 196]**

6) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Všichni letečtí dopravci při prodeji služeb letecké dopravy v Unii ***poskytnou cestujícím jasným a přístupným způsobem komplexní informace o příslušných postupech, které je třeba v případě ztráty, zpoždění nebo poškození zavazadla dodržet. Letečtí dopravci*** zajistí, aby byl souhrn hlavních ustanovení upravujících odpovědnost za cestující a jejich zavazadla, včetně lhůt pro vyplnění žádosti o náhradu škody a možnosti učinění zvláštního prohlášení o zavazadlech, dostupný cestujícím na všech prodejních místech, a to i při prodeji po telefonu a prostřednictvím internetu. Za účelem splnění tohoto informačního požadavku letečtí dopravci Unie používají upozornění obsažené v příloze. Tento souhrn nebo upozornění nelze použít jako základ nároku na náhradu škody ani pro výklad ustanovení tohoto nařízení nebo Montrealské úmluvy.“ **[pozm. návrh 197]**

aa) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Všichni letečtí dopravci při prodeji služeb letecké dopravy v Unii zajistí, aby byl souhrn hlavních ustanovení upravujících odpovědnost za cestující a jejich zavazadla, včetně lhůt pro vyplnění žádosti o náhradu škody a možnosti učinění zvláštního prohlášení o zavazadlech, dostupný cestujícím na všech prodejních místech, a to i při prodeji po telefonu a prostřednictvím internetu. Za účelem splnění tohoto informačního požadavku letečtí dopravci Unie používají upozornění obsažené v příloze. Tento souhrn nebo upozornění nelze použít jako základ nároku na náhradu škody ani pro výklad ustanovení tohoto nařízení nebo Montrealské úmluvy. Komise je prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 6d zmocněna upravovat částky uvedené v příloze, s výjimkou částky uvedené v čl. 5 odst. 2, s ohledem na rozhodnutí přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví v souladu s čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy.“ **[pozm. návrh 198]**

b) v odstavci 2 se doplňuje nová odrážka, která zní:

„– právu cestujících učinit bezplatně zvláštní prohlášení o zájmu týkající se hodnoty jejich vybavení pro mobilitu, pokud je cestující osobou se zdravotním postižením nebo osobou s omezenou schopností pohybu a orientace;“

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pro veškerou dopravu provozovanou leteckými dopravci Unie jsou limity uvedené v souladu s informačními požadavky odstavců 1 a 2 limity stanovené tímto nařízením, pokud se letecký dopravce Unie dobrovolně nezaváže k použití vyšších limitů. Pro veškerou dopravu provozovanou leteckými dopravci ze třetích zemí mimo Unii se odstavce 1 a 2 použijí pouze ve vztahu k dopravě do Unie, z Unie a v rámci Unie.“

d) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„4. Všichni letečtí dopravci poskytnou ve svých mobilních aplikacích a na svých internetových stránkách formulář, který cestujícím umožní okamžitě podat on-line nebo v tištěné podobě stížnost, týkající se poškození, zpoždění přepravy nebo ztráty zavazadel. Datum předložení formuláře považuje letecký dopravce za datum podání stížnosti podle čl. 31 odst. 2 a 3 Montrealské úmluvy i v případě, že daný letecký dopravce později požaduje další informace. Tímto odstavcem není dotčeno právo cestujícího podat stížnost jinými prostředky ve lhůtách stanovených Montrealskou úmluvou.

5. Veškeré informace poskytnuté podle tohoto článku a formuláře pro podávání stížností musí být v přístupném formátu a být zpřístupněny i osobám, které nepoužívají digitální nástroje.

6. Veškeré informační povinnosti podle tohoto článku se vztahují rovněž na zprostředkovatele, když prodávají leteckou přepravu do Unie, z Unie nebo v rámci Unie.“

7) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6a

1. Při přepravě odbaveného vybavení pro mobilitu nebo uznaných asistenčních psů letecký dopravce Unie ***seznámí cestující s jejich právy a*** zajistí, aby každé osobě se zdravotním postižením nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace byla nabídnuta možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu na doručení do místa určení podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to při rezervaci, v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006 a nejpozději při předání vybavení leteckému dopravci a v případě uznaného asistenčního psa při nástupu na palubu letadla. V takovém případě letecký dopravce Unie neúčtuje od dotčených cestujících dodatečný poplatek. ***Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví pro toto prohlášení o zájmu vzorový formulář. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s poradním postupem podle čl. [6f odst. 2].*** Je-li vybavení zničeno, ztraceno, poškozeno nebo jeho přeprava zpožděna nebo dojde-li k úmrtí či zranění uznaného asistenčního psa, může letecký dopravce Unie od dotčené osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace požadovat, aby doložila výši zájmu uvedeného v prohlášení tím, že předloží doklad o nákladech na náhradu, včetně dočasné náhrady, vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa. **[pozm. návrh 199]**

Při prodeji letecké přepravy jménem leteckého dopravce Unie ~~nabízejí~~***seznámí*** zprostředkovatelé ~~dotčeným cestujícím~~***dotčené cestující s jejich právy a nabídnou jim*** možnost učinit v přístupném formátu zvláštní prohlášení o zájmu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to při rezervaci a v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006. Toto zvláštní prohlášení o zájmu se podává za stejných podmínek, jaké jsou stanoveny v předchozím odstavci. Zprostředkovatel předá prohlášení leteckému dopravci Unie co nejdříve. **[pozm. návrh 200]**

2. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění přepravy odbaveného vybavení pro mobilitu nebo úmrtí či zranění uznaného asistenčního psa je letecký dopravce Unie povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje částku uvedenou cestujícím v prohlášení, pokud ovšem neprokáže, že nárokovaná částka je vyšší než skutečný zájem osoby na doručení do místa určení.

3. Použije-li se odstavec 2, a aniž jsou dotčeny články 7, 8 a příloha I čtvrtý pododstavec nařízení (ES) č. 1107/2006, vynaloží letečtí dopravci Unie urychleně veškeré přiměřené úsilí, aby okamžitě poskytli potřebné dočasné náhrady za odbavené vybavení pro mobilitu a dočasná řešení nahrazující uznané asistenční psy. Osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace si může tuto dočasnou náhradu bezplatně ponechat, dokud nebude vyplacena náhrada škody uvedená v odstavci 2, nebo dokud letečtí dopravci Unie dané právnické nebo fyzické osobě neproplatí náklady na potřebnou dočasnou náhradu vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.

4. Dodržení podmínek odstavce 3 nepředstavuje uznání odpovědnosti leteckého dopravce Unie.

Článek 6aa

1. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování určený podle článku 16 nařízení (ES) č. 261/2004 zajistí dodržování tohoto nařízení. Za tímto účelem tento subjekt sleduje:

a) podmínky smluv o letecké dopravě,

b) automatické nabízení zvláštního prohlášení o zájmu u odbaveného vybavení pro mobilitu a vyplácení odpovídající výše náhrady škody způsobené na tomto vybavení,

c) úhrady případných zálohových plateb podle čl. 5 odst. 1,

d) používání článku 6.

2. Pro účely sledování ochrany cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace a cestujících se zdravotním postižením v případě, že dojde k poškození jejich vybavení pro mobilitu nebo pomocného vybavení, vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování rovněž přezkoumá a zohlední informace uvedené ve stížnostech, které byly v souvislosti s vybavením pro mobilitu podány subjektům určeným podle článku 16a nařízení (ES) č. 261/2004.

3. Sankce stanovené členskými státy za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující.

4. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování ve svých výročních zprávách podle čl. 16 odst. 6 nařízení (ES) č. 261/2004 rovněž zveřejní statistické údaje o své činnosti a o sankcích uplatněných v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení. **[pozm. návrh 201]**

Článek 6b

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1008/2008, všichni letečtí dopravci a zprostředkovatelé, když prodávají leteckou přepravu do Unie, z Unie nebo v rámci Unie, jasně uvedou v přístupném formátu při rezervaci, jakož i ve svých mobilních aplikacích a na svých internetových stránkách, a v případě leteckých dopravců rovněž na požádání zpřístupní na letišti (včetně samoobslužných odbavovacích kiosků):

– maximální povolené rozměry a hmotnost zavazadel, které jsou cestující oprávněni přepravovat v kabině a v nákladovém prostoru letadla pro danou tarifní třídu na každém z letů zahrnutých do rezervace cestujícího,

– jakákoli omezení počtu předmětů, která by byla uplatněna v rámci daných maximálních povolených vlastností zavazadel,

– za jakých podmínek se v kabině a nákladovém prostoru letadla přepravují křehké nebo cenné předměty, jako jsou hudební nástroje, sportovní vybavení, dětské kočárky a dětské sedačky,

– aniž je dotčen odstavec 2, případné dodatečné poplatky za přepravu odbavených a neodbavených zavazadel, včetně hudebních nástrojů uvedených v článku 6c,

– zvláštní důvody, které mohou bránit přepravě neodbavených zavazadel v kabině podle odstavce 3.

Poplatky za základní cestovní služby musí být od dodatečných poplatků jasně odlišitelné a tyto služby musí být možné zakoupit samostatně. **[pozm. návrh 202]**

Je-li příruční zavazadlo před nástupem do letadla nebo vzletem letadla přemístěno z kabiny letadla do jeho nákladního prostoru, musí být cestujícímu předáno u východu z letadla jako příruční zavazadlo. **[pozm. návrh 203]**

2. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1107/2006, povolí letečtí dopravci cestujícím ~~přepravu osobní věci~~***přepravovat*** v kabině ***osobní věc a příruční zavazadlo o maximálních rozměrech 100 cm (součet délky, šířky a výšky)*** bez dodatečných nákladů ***v souladu s nařízením (ES) č. 261/2004. Povolené vlastnosti příručních zavazadel mohou být vyjádřeny jako největší přípustné rozměry nebo největší přípustná hmotnost všech příručních zavazadel na jednoho cestujícího, bez omezení konkrétního počtu kusů.*** **[pozm. návrh 204]**

3. Pokud zvláštní důvody, jako jsou například bezpečnostní důvody, kapacitní důvody nebo změna typu letadla po provedení rezervace, zabrání tomu, aby osobní věc uvedená v odstavci 2 nebo příruční zavazadlo byly přepraveny v kabině, může letecký dopravce taková neodbavená zavazadla přepravit v nákladovém prostoru letadla, avšak bez dalších poplatků pro cestujícího.

4. Odstavce 2 a 3 se vztahují na všechny letecké dopravce odlétající z letiště nacházejícího se na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy, a na všechny letecké dopravce ~~Unie~~ přilétající na území členského státu, na které se vztahují Smlouvy. **[pozm. návrh 205]**

5. Tímto článkem nejsou dotčena omezení týkající se neodbavených zavazadel stanovená předpisy Unie, jako jsou nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 a prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998, a mezinárodními předpisy v oblasti bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy.

Článek 6c

1. Letecký dopravce Unie povolí cestujícímu přepravit hudební nástroj v kabině letadla určené pro cestující s výhradou použitelných pravidel týkajících se bezpečnosti a ochrany a technických specifikací a omezení dotčeného letadla. Hudební nástroje jsou k přepravě v kabině letadla přijaty za předpokladu, že tyto nástroje lze v kabině bezpečně uložit do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující. ***Je-li hudební nástroj přijat k přepravě v kabině letadla, je součástí povoleného příručního zavazadla cestujícího.*** Letecký dopravce může stanovit~~, že hudební nástroj je součástí povoleného neodbaveného zavazadla cestujícího a že jako~~ další ***poplatky za příruční*** zavazadlo***, jež je dalším zavazadlem*** vedle tohoto povoleného zavazadla ~~jej přepravit nelze~~. **[pozm. návrh 206]**

2. ~~S výhradou příslušných pravidel týkajících se bezpečnosti a ochrany,~~ Je-li hudební nástroj příliš velký, než aby mohl být v kabině bezpečně uložen do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující, může letecký dopravce požadovat uhrazení druhého tarifu, pokud je tento hudební nástroj přepravován jako ~~neodbavené~~***příruční*** zavazadlo na druhém sedadle. ~~Kromě toho může být po cestujících požadováno, aby si vybrali a zakoupili sousedící sedadla pro~~***Na tento dodatečný tarif se nevztahuje povinnost platit příslušnou letištní odletovou taxu. Pokud je v takovém případě druhé místo zakoupeno, letecký dopravce by se měl v přiměřené míře vynasnažit, aby dotčeného*** cestujícího ~~i pro hudební nástroj, přičemž jedním z nich by vždy bylo sedadlo u okna pro~~***a jeho*** hudební nástroj~~. Je-li to možné, měly by být hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru letadla s výhradou příslušných bezpečnostních pravidel, prostorových omezení a technických specifikací příslušného letadla~~ ***umístil vedle sebe***. **[pozm. návrh 207]**

2a. V závislosti na dostupném prostoru jsou hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru letadla v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a na základě prostorových omezení a technických specifikací daného letadla. Letečtí dopravci poskytnou speciální označení, která se viditelně umístí na hudební nástroje s cílem zajistit, aby se nimi zacházelo náležitým způsobem. V nákladovém prostoru lze přepravovat pouze nástroje, které jsou řádně zabalené v pevném nebo tvrdém obalu, který je pro ně přímo určen. **[pozm. návrh 208]**

2b. Letecký dopravce v rámci rezervačního postupu a ve svých podmínkách jasně uvede, na základě jakých pravidel hudební nástroje přepravuje, včetně příslušných poplatků a zařízení pro přepravu hudebních nástrojů, která jsou v daném letadle k dispozici, a včetně jejich rozměrů. Je-li nutné rezervovat druhé sedadlo, je cestujícím nabídnuta možnost jej rezervovat on-line. **[pozm. návrh 209]**

Článek 6d

1. Komisi je nápomocen Výbor pro práva cestujících. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011. **[pozm. návrh 210]**

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti (Úř. věst. L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

8) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Do … [~~pět let~~***tři roky*** ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení. ***Ke zprávě se v případě potřeby přiloží legislativní návrhy.“*** **[pozm. návrh 211]**

9) Příloha nařízení (ES) č. 2027/97 se nahrazuje zněním obsaženým v příloze II tohoto nařízení.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

~~Použije se ode dne … [dva roky ode dne vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost].~~ **[pozm. návrh 212]**

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V … dne …

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA I

„Příloha

Demonstrativní seznamy*Vyčerpávající seznam* okolností, které jsou*lze* pro účely tohoto nařízení považovány*považovat* za mimořádné okolnosti, a okolností, které nemají být pro účely tohoto nařízení považovány za mimořádné okolnosti [pozm. návrh 213]

1. ***Za mimořádné mohou být považovány*** tyto okolnosti ~~jsou považovány za mimořádné okolnosti~~: **[pozm. návrh 214]**

   ~~a)~~ ~~okolnosti, které nesouvisejí s provozem letadla, jako jsou:~~ **[pozm. návrh 215]**

      i) přírodní ~~nebo ekologické~~ katastrofy, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu; **[pozm. návrh 216]**

      ii) ~~meteorologické~~***povětrnostní*** podmínky***, které jsou neslučitelné s bezpečností letu nebo které způsobily*** ~~a~~ poškození letadla ~~v souvislosti s meteorologickými jevy,~~***během letu nebo na odbavovací ploše po uvolnění do provozu a*** které ~~nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu (např. zásahy blesku, krupobití, bouře, silné turbulence nebo silný vítr)~~***znemožňují bezpečný provoz letu***; **[pozm. návrh 217]**

iii) válka***, politické*** ~~nebo~~ nepokoje, ~~které nejsou slučitelné s bezpečným provozem~~***sabotáž nebo teroristický čin znemožňující bezpečný provoz*** letu; **[pozm. návrh 218]**

iv) ~~přeshraniční~~***zdravotní rizika nebo akutní*** zdravotní ~~hrozby spadající do oblasti působnosti čl. 2 odst. 1 nebo čl. 2 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2371~~[1]***problémy***, které ~~nejsou slučitelné s bezpečným provozem~~***si vynucují přerušení nebo odchýlení příslušného*** letu;~~ a~~ **[pozm. návrh 219]**

v) ~~srážky~~***poškození*** letadla ~~s ptákem nebo jiným~~***způsobené*** cizím předmětem~~, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu~~ ***ležícím na letištní dráze***; **[pozm. návrh 220]**

b) ~~incidenty týkající se cestujícího, včetně:~~ **[pozm. návrh 221]**

i) rušivého chování cestujícího***, kvůli kterému pilot ve funkci velitele letadla přesměruje dotčený let na jiné letiště, než je letiště příletu, aby tohoto cestujícího nebo cestující vysadil spolu s jejich zavazadly*** ~~ve smyslu Montrealského protokolu z roku 2014, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu nebo které způsobují zpoždění odletu~~; **[pozm. návrh 222]**

~~ii) zdravotních rizik nebo akutních zdravotních problémů (např. závažného onemocnění) zjištěných krátce před odletem letadla nebo vyžadujících přerušení nebo odchýlení příslušného letu;~~ **[pozm. návrh 223]**

c) ~~jiné incidenty, například:~~ **[pozm. návrh 224]**

~~i) bezpečnostní rizika, škody způsobené sabotáží nebo terorismem nebo protiprávní činy, které nejsou slučitelné s bezpečným provozem letu;~~ **[pozm. návrh 225]**

ii) skrytá výrobní nebo konstrukční vada odhalená výrobcem nebo příslušným orgánem, která není slučitelná s bezpečným provozem letu; **[pozm. návrh 226 - – netýká se českého znění]**

iii) ***nepředvídatelná*** omezení řízení letového provozu nebo kapacity letiště nebo ***nepředvídatelné*** uzavření vzdušného prostoru***, včetně případů, kdy orgány uzavřou vzletovou/přistávací dráhu***; **[pozm. návrh 227]**

~~iv) částečné nebo úplné neplánované uzavření letiště, včetně všeobecné poruchy letištního systému, výpadku elektřiny a systému elektronické komunikace nebo aktivace pohotovostního plánu řídícím orgánem letiště;~~ **[pozm. návrh 228]**

v) ~~stávky~~***nepředvídatelné pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce nebo*** u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako ~~je řídící orgán~~***jsou*** letiště~~,~~ ***a*** poskytovatelé letových navigačních služeb, ~~poskytovatelé služeb pozemního odbavení, nebo u provozujícího leteckého dopravce~~***s výjimkou stávek zaměstnanců leteckých společností***, pokud ~~jsou stávky spojeny s~~***důvodem těchto stávek nejsou*** požadavky, které ~~nespadají do působnosti provozujícího dopravce~~***mohou uspokojit pouze veřejné orgány***; **[pozm. návrh 229]**

~~vi)~~ ~~neočekávaná nepřítomnost člena posádky nezbytného pro uskutečnění letu z důvodu nemoci nebo úmrtí, pokud k nim dojde mimo domovskou základnu provozujícího leteckého dopravce nebo z důvodu pandemie;~~ **[pozm. návrh 230]**

vii) ~~škoda na letadle způsobená v době, kdy je letadlo na zemi, třetími stranami, za něž letecký dopravce nenese odpovědnost, a která není slučitelná s bezpečným provozem letu~~***střet zaparkovaného letadla s letadlem jiné letecké společnosti způsobený pohybem letadla této letecké společnosti***; **[pozm. návrh 231]**

~~viii)~~ ~~poškození pneumatiky letadla způsobené cizím předmětem, které není slučitelné s bezpečným provozem letu;~~ **[pozm. návrh 232]**

ix) ~~znečištění~~***přítomnost pohonných hmot na*** letištní ~~dráhy, které není slučitelné s bezpečným provozem letu~~***dráze, jež má za následek uzavření letiště, a tudíž významné zpoždění letu na toto letiště nebo z něj, pokud tyto pohonné hmoty nepocházejí z letadla leteckého dopravce provozujícího let***; **[pozm. návrh 233]**

~~x)~~ ~~neočekávané nedostatky vybavení letadla z hlediska letové bezpečnosti, které nejsou v přijatelných provozních úrovních vymezených v základním seznamu minimálního vybavení nebo v něm stanovených minimálních provozních podmínkách vybavení a které nemohly být odstraněny během preventivní údržby (jak je stanoveno v bodu 2 písm. i)); a~~ **[pozm. návrh 234]**

~~xi)~~ ~~zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy (například závažné onemocnění) člena posádky letadla, které byly zjištěny po odletu a vyžadují přerušení nebo odchýlení příslušného letu.~~ **[pozm. návrh 235]**

xia) střet letadla s ptákem a jakékoli poškození způsobené takovým střetem; **[pozm. návrh 236]**

xib) nedostatek zaměstnanců letiště poskytujících služby nakládky zavazadel; **[pozm. návrh 237]**

xic) přetížení letiště kvůli povětrnostním podmínkám, v jehož důsledku je provozovatel letadla nucen zpozdit nebo zrušit let; **[pozm. návrh 238]**

xid) všeobecný výpadek systému dodávek pohonných hmot letadlům, pokud za systém dodávek pohonných hmot odpovídá letiště odletu dotčeného letu nebo letadla. **[pozm. návrh 239]**

~~2. Okolnosti na tomto seznamu nejsou považovány za mimořádné okolnosti:~~

~~a) technické problémy, které mohly být odstraněny v rámci preventivní údržby v souladu s pravidly a postupy Unie pro řízení zachování letové způsobilosti letadel;~~

~~b) provozní rozhodnutí a zpoždění procesů týkajících se posádky letadla, odbavení, a nástupu do letadla a~~

~~c) nedostupnost letové posádky nebo palubních průvodčích, není-li způsobena stávkami uvedenými v odst. 1 písm. c) bodu v) nebo neočekávanou nepřítomností z důvodu nemoci nebo úmrtí, jak je uvedeno v odst. 1 písm. c) bodu vi).~~

---

[1] ~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2371 ze dne 23. listopadu 2022 o vážných přeshraničních zdravotních hrozbách a o zrušení rozhodnutí č. 1082/2013/EU (Úř. věst. L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).“~~ **[pozm. návrh 240]**

PŘÍLOHA II

„Příloha

Informační přehled podle článku 6

INFORMAČNÍ PŘEHLED O ODPOVĚDNOSTI LETECKÉHO DOPRAVCE ZA CESTUJÍCÍ A JEJICH ZAVAZADLA

Tento informační přehled shrnuje pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Unie na základě požadavků právních předpisů Unie a Montrealské úmluvy.

NÁHRADA ŠKODY V PŘÍPADĚ ÚMRTÍ NEBO ZRANĚNÍ

Neexistují žádné finanční limity odpovědnosti za úmrtí nebo zranění cestujícího, které jsou způsobeny při nehodě na palubě letadla nebo během některé operace spojené s nástupem do letadla nebo výstupem z letadla.

Aniž je dotčen článek 20 Montrealské úmluvy o zproštění viny leteckého dopravce, při škodě až do výše limitu podle článku 21 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně) nemůže letecký dopravce svou odpovědnost vyloučit ani omezit. Nad rámec této částky letecký dopravce odpovědný není, prokáže-li, že:

– škoda nebyla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím leteckého dopravce, jeho zaměstnanců nebo zástupců, nebo

– škoda byla způsobena výhradně nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím třetí strany.

ZÁLOHOVÉ PLATBY

V případě úmrtí nebo zranění cestujícího musí letecký dopravce provést zálohovou platbu na pokrytí bezprostředních ekonomických potřeb do patnácti dnů po zjištění osoby oprávněné k náhradě škody. V případě úmrtí nesmí být tato zálohová platba nižší než 16 % limitu podle článku 21 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně).

ZPOŽDĚNÍ PŘI PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

V případě zpoždění při přepravě cestujících odpovídá letecký dopravce za škodu, ledaže by přijal všechna přiměřená opatření k zamezení této škodě nebo tato opatření přijmout nemohl. Odpovědnost za zpoždění cestujících je omezena limitem podle čl. 22 odst. 1 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně).

ZPOŽDĚNÍ PŘEPRAVY ZAVAZADEL

V případě zpoždění přepravy zavazadel je letecký dopravce odpovědný za škodu do výše limitu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce v závorce uvede přibližnou částku v místní měně), přičemž limit náhrady škody platí pro cestujícího, nikoli pro jedno odbavené zavazadlo. Letecký dopravce nenese odpovědnost, pokud přijal všechna přiměřená opatření k zamezení škodě, která z takového zpoždění plyne, nebo pokud tato opatření přijmout nemohl.

ZNIČENÍ, ZTRÁTA NEBO POŠKOZENÍ ZAVAZADEL

Letecký dopravce odpovídá za škody až do výše limitu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně), přičemž limit náhrady škody platí pro cestujícího, nikoli pro jedno zavazadlo.

V případě poškození či ztráty odbaveného zavazadla letecký dopravce nenese odpovědnost, jestliže škoda vznikla v důsledku skryté závady, vlastnosti nebo vady zavazadla.

Za neodbavená zavazadla (příruční zavazadla) včetně osobních věcí odpovídá letecký dopravce pouze tehdy, pokud k poškození došlo jeho chybou nebo chybou jeho zaměstnanců nebo zástupců. **[pozm. návrh 241 – netýká se českého znění]**

VYŠŠÍ LIMITY ODPOVĚDNOSTI ZA ZAVAZADLA

Cestující může využít výhody vyššího limitu odpovědnosti za zavazadla, pokud nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení a zaplatí příplatek, je-li o něj požádán. Tento příplatek je stanoven na základě tarifu, který je spojen s dodatečnými náklady na dopravu a pojištění dotčených zavazadel nad rámec limitu odpovědnosti pro limit podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy ve znění aktualizace ze strany Mezinárodní organizace pro civilní letectví podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce v závorce uvede odpovídající částku v místní měně). Tarif je cestujícím sdělen na požádání. **[pozm. návrh 242 – netýká se českého znění]**

Osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je při rezervaci, v okamžiku sdělení oznámení podle článku 6 nařízení (ES) č. 1107/2006 a nejpozději při předání vybavení leteckému dopravci a v případě uznaného asistenčního psa při nástupu na palubu letadla nabídnuta možnost učinit bez dodatečných nákladů zvláštní prohlášení o zájmu v přístupném formátu pro přepravu jejich vybavení pro mobilitu nebo uznaného asistenčního psa.

ZPROŠTĚNÍ PRÁVNÍ ODPOVĚDNOSTI

Pokud dopravce prokáže, že jakoukoli škodu, na níž se vztahují pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Unie, jak vyžaduje nařízení (ES) č. 2027/97 a Montrealská úmluva, včetně úmrtí nebo zranění, způsobila nebo k ní nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním či opomenutím přispěla osoba žádající náhradu škody nebo osoba, od které osoba žádající náhradu škody odvozuje svá práva, je dopravce zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti za škodu vůči žádající osobě, a to v rozsahu, ve kterém nedbalost, protiprávní jednání nebo opomenutí škodu způsobilo nebo k ní přispělo.

LHŮTA PRO PODÁNÍ STÍŽNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ZAVAZADEL **[pozm. návrh 243 – netýká se českého znění]**

Je-li zavazadlo poškozeno, ztraceno nebo zničeno nebo je-li zpožděna jeho přeprava, musí cestující v každém případě leteckému dopravci podat stížnost co nejdříve. V případě poškozeného odbaveného zavazadla musí cestující podat stížnost ve lhůtě 7 dní a v případě zpožděného zavazadla ve lhůtě 21 dní s tím, že v obou případech se tato lhůta počítá ode dne, kdy bylo zavazadlo předáno cestujícímu. Za tímto účelem mohou cestující nalézt zvláštní formulář na internetových stránkách a v on-line aplikacích leteckých dopravců, který lze podat buď v tištěné, nebo on-line podobě. Tento formulář se stížností musí letecký dopravce na letišti přijmout jako stížnost. Datum předložení této stížnosti považuje letecký dopravce za datum podání stížnosti podle čl. 31 odst. 2 a 3 Montrealské úmluvy i v případě, že daný letecký dopravce později požaduje další informace.

ODPOVĚDNOST DOPRAVCŮ UZAVÍRAJÍCÍCH SMLOUVU A SKUTEČNÝCH DOPRAVCŮ

Pokud letecký dopravce, který skutečně provádí let, není totožný s leteckým dopravcem uzavírajícím smlouvu, má cestující právo podat stížnost nebo vznést nárok na náhradu škody vůči oběma. To se vztahuje i na případy, kdy bylo s dopravcem uzavírajícím smlouvu nebo se skutečným dopravcem sjednáno zvláštní prohlášení o zájmu na doručení.

LHŮTA PRO PODÁNÍ ŽALOBY

Jakákoli soudní žaloba na náhradu škody musí být podána do dvou let ode dne příletu letadla nebo ode dne, kdy letadlo přiletět mělo.

ZNIČENÍ, ZTRÁTA, POŠKOZENÍ NEBO ZPOŽDĚNÍ PŘEPRAVY VYBAVENÍ PRO MOBILITU

Letecký dopravce odpovídá za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění přepravy vybavení pro mobilitu až do výše limitu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy (letecký dopravce uvede v závorce přibližnou částku v místní měně), přičemž limit náhrady škody platí pro cestujícího, nikoli pro jedno zavazadlo.

Cestující může bez dodatečných nákladů využít vyšší limit odpovědnosti tím, že nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení, v němž uvede náklady na náhradu dotčeného vybavení pro mobilitu.

V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění přepravy vybavení pro mobilitu vyplatí letecký dopravce náhradu škody, která nepřevyšuje částku uvedenou ve zvláštním prohlášení.

Před vyplacením této náhrady škody vynaloží letecký dopravce veškeré přiměřené úsilí, aby okamžitě poskytl potřebnou dočasnou náhradu za vybavení pro mobilitu i po ukončení cesty dotčených cestujících.

PRÁVNÍ ZÁKLAD INFORMAČNÍHO PŘEHLEDU

Právním základem pro výše popsaná pravidla je Montrealská úmluva ze dne 28. května 1999, která je v Unii provedena nařízením (ES) č. 2027/97 (ve znění nařízení (ES) č. 889/2002 a nařízení (EU) …/…[+]) a v členských státech jejich vnitrostátními právními předpisy.

[+] Pro Úřední věstník: vložte prosím číslo tohoto pozměňujícího nařízení.“