**Europski parlament**
2024-2029

**USVOJENI TEKSTOVI**

# P10_TA(2026)0009

## Prava putnika u zračnom prometu

### Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 21. siječnja 2026. o stajalištu Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila o naknadi i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova i Uredbe (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

**(Redovni zakonodavni postupak: drugo čitanje)**

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir stajalište Vijeća u prvom čitanju (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 11. srpnja 2013.[1],
- nakon savjetovanja s Odborom regija,
- uzimajući u obzir mišljenje Komisije (COM(2025)0630),
- uzimajući u obzir svoje stajalište u prvom čitanju[2] o Prijedlogu Komisije upućenom Parlamentu i Vijeću (COM(2013)0130),
- uzimajući u obzir smjernice Odbora za promet i turizam od 13. listopada 2025. u skladu s člankom 74. Poslovnika,
- uzimajući u obzir članak 294. stavak 7. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
- uzimajući u obzir članak 68. Poslovnika,
- uzimajući u obzir preporuku za drugo čitanje Odbora za promet i turizam (A10-0001/2026),

---

1 SL C 327, 12.11.2013., str. 115.
2 SL C 93, 24.3.2017., str. 336.

1. usvaja niže navedene stajalište u drugom čitanju;

2. nalaže svojoj predsjednici da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

**P10_TC2-COD(2013)0072**

**Stajalište Europskog parlamenta usvojeno u drugom čitanju 21. siječnja 2026. radi donošenja Uredbe (EU) 2026/... Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila o naknadi i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova i Uredbe (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[1],

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom[2],

---

1 SL C 327, 12.11.2013., str. 115.

2 Stajalište Europskog parlamenta od 5. veljače 2014. (SL C 93, 24.3.2017., str. 336.) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 29. rujna 2025. (SL C, C/2025/5782, 30.10.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Stajalište Europskog parlamenta od 21. siječnja 2026.

budući da:

(1) Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća[3] i Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97[4] značajno su doprinijele zaštiti prava putnika u zračnom prometu kada su njihovi putni planovi poremećeni uskraćivanjem ukrcaja, dugim kašnjenjima, otkazivanjima ili nepravilnim postupanjem s prtljagom.

***(1a) Zakonodavac Unije potvrđuje ciljeve iz uvodnih izjava 1. i 4. da se zakonodavstvom EU-a u području zračnog prijevoza osigura visoka razina zaštite putnika, da se u potpunosti uzmu u obzir obveze zaštite potrošača općenito i da se povise standardi zaštite utvrđeni ovom Uredbom. To bi se trebalo postići jačanjem prava putnika u zračnom prometu, poboljšanjem pravne sigurnosti za putnike u zračnom prometu i zračne prijevoznike te kodifikacijom glavnih presuda Suda u njegovu tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004, kao i osiguravanjem da zračni prijevoznici posluju sukladno usklađenim uvjetima na liberaliziranom tržištu. To također znači da se standardi zaštite utvrđeni Uredbom (EZ) br. 261/2004 ni na koji način ne bi smjeli snižavati. U skladu s tim, trebalo bi ostvariti puni potencijal prava putnika u zračnom prometu, kako su zaštićena uredbama (EZ) br. 261/2004 i (EZ) br. 2027/97, te osigurati djelotvorniju, učinkovitiju i dosljedniju primjenu tih prava u cijeloj Uniji, uzimajući pritom u obzir interese zračnih prijevoznika i održavajući i dalje ravnotežu između interesa putnika u zračnom prometu i interesa zračnih prijevoznika.*** **[Am. 1]**

---

3 Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL L 46, 17.2.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Uredba Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage (SL L 285, 17.10.1997., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

(2) Međutim, brojni nedostaci otkriveni tijekom provedbe pravâ na temelju uredaba (EZ) br. 261/2004 i (EZ) br. 2027/97 spriječili su ostvarenje punog potencijala tih prava u smislu zaštite putnika. Kako bi se osigurala djelotvornija, učinkovitija i dosljednija primjena prava putnika u zračnom prometu u cijeloj Uniji, potreban je niz prilagodbi sadašnjeg pravnog okvira. To je istaknuto u Komunikaciji Komisije od 27. listopada 2010. naslovljenoj „Izvješće o građanstvu EU-a za 2010. Uklanjanje prepreka pravima građana EU-a” u kojem su najavljene mjere za osiguravanje niza zajedničkih prava, osobito za putnike u zračnom prometu, i odgovarajuće osiguravanje provedbe tih prava.

(3) ~~Studija~~***U studiji*** o postojećoj razini zaštite prava putnika u zračnom prometu u EU-u koju je Komisija naručila i objavila 2020. (dalje u tekstu „***orijentacijska*** studija”) ~~pokazala je~~***tvrdi se*** da je glavni prioritet putnika da im se u slučaju poremećaja u putovanju pruži pomoć i ponudi preusmjeravanje kako bi što prije stigli na svoje odredište. Studija ~~je pokazala~~***u tom kontekstu pokazuje*** da se isplata naknade nalazi na trećem mjestu ***od tri ponuđene opcije*** u smislu prioriteta putnika. ~~S druge strane, studija je pokazala i da su provedbom Uredbe (EZ) br. 261/2004 apsolutni i relativni troškovi zračnih prijevoznika od 2011. znatno porasli, što bi moglo dovesti do ograničenja broja linija na kojima se prometuje ili do smanjenja razine povezanosti koje zračni prijevoznici~~***Međutim, iz te se studije ne može zaključiti da bi isplata naknade općenito bila nisko rangirana među prioritetima putnika, i to iz tri razloga. Prvo, pitanje je samo po sebi koncipirano pristrano i sužava moguće ishode jer tri opcije koje su ponuđene ispitanicima nisu usporedive po svojoj prirodi. Dok prve dvije opcije (pomoć i preusmjeravanje) obećavaju trenutno ublažavanje hitnog problema (poremećaj leta), treća opcija (naknada) manje je izravna i manje hitna po svojoj prirodi. Naknadom u skladu s ovom Uredbom nastoji se nadoknaditi šteta nastala kao posljedica poremećaja, u obliku isplate koja*** dugoročno ~~nude putnicima. Revizija~~***pomaže putniku, umjesto neposrednog rješavanja problema (putem pomoći ili preusmjeravanja). Prirodno je da prosječni ispitanik na treće mjesto stavlja opciju koja je najmanje hitna i najneizravnija (naknada).***

***Međutim, bilo bi logički i statistički neopravdano na temelju tog rangiranja zaključiti da bi primanje naknade bilo od znatno manje važnosti za putnika. Drugo, oblik pitanja iz studije ispitaniku stvara dojam da mora birati između tri opcije i rangirati ih, dok prema sadašnjem tekstu*** Uredbe (EZ) br. 261/2004 ~~trebala~~***te tri opcije supostoje bez ikakvog međusobnog isključivanja. Treće, rangiranje u orijentacijskoj studiji proizlazi iz interakcije s potrošačima i organizacijama putnika te istraživanja literature i ne temelji se na sveobuhvatnoj anketi putnika. Treće, kako*** bi se ~~stoga posebno usredotočiti na~~***izbjegla pristranost zbog načina na koji je pitanje koncipirano i metodologije orijentacijske studije, vrijedi proučiti druge reprezentativne ankete o mišljenjima putnika u zračnom prometu o primanju naknade u skladu s ovom Uredbom. Statistička anketa[5] koju je Europski revizorski sud proveo 2018. na uzorku od 10 350 nasumično odabranih građana iz deset država članica pokazala je da je „pravo na naknadu u slučaju otkazivanja ili uskraćivanja ukrcaja” na drugom mjestu (39,6 %) od deset opcija među kojima su putnici trebali odabrati tri prava koja „smatraju najvažnijima”, dok je preferirana opcija, odnosno „pravo na alternativni prijevoz u slučaju dugih kašnjenja, otkazivanja ili uskraćivanja ukrcaja”, dobila tek neznatno viši postotak glasova (41,7 %).***

---

5 ***Usp. str. 22. dokumenta https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_HR.pdf***

***S obzirom na tu zanemarivu razliku, iz navedene dvije blisko rangirane opcije ne bi trebalo izvoditi stvarni redoslijed prioriteta. U anketi YouGov provedenoj u proljeće 2025., koju je naručila agencija za podnošenje pritužbi i u kojoj je sudjelovalo 3059 građana u Njemačkoj, Španjolskoj i Danskoj, 70 % ispitanika inzistiralo je na zadržavanju postojećeg pravila o naknadi, naglašavajući da putnici ne bi trebali izgubiti prava samo radi neznatne uštede, dok ih je samo 14 % preferiralo pretpostavljenu uštedu od 1 EUR po cijeni karte. Čak i industrijsko udruženje Airlines for Europe (A4E), na temelju vlastite ankete YouGov koja odražava stajališta više od 6000 potrošača u pet država članica, zaključuje da „75 % putnika koji su letjeli u posljednjih 12 mjeseci podržava zadržavanje trenutačnih razina naknade”[6]. Ti dokazi podupiru odluku zakonodavca Unije u kontekstu revizije Uredbe (EZ) br. 261/2004 da se ne umanjuju postojeća*** prava putnika ***na naknadu, zajedno s drugim jednako važnim pravima*** na pomoć i preusmjeravanje~~, uzimajući pritom~~***. Obje kategorije prava iz navedenih istraživanja („naknada” i „pomoć i preusmjeravanje”) moraju se smatrati cjelinom i ne smiju se umjetno suprotstavljati jedna drugoj. Mogu se u potpunosti uzeti*** u obzir ~~gospodarske poticaje zračnim prijevoznicima i učinke~~***ekonomski interesi zračnih prijevoznika i utjecaj*** na povezanost***, uz istodobno očuvanje postojećih prava putnika u zračnom prometu i visoke razine zaštite potrošača***. **[Am. 2]**

---

6 ***Usp. priopćenje za medije udruženja A4E od 14. listopada 2025.: https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/***

***(3a) U skladu s ciljevima Uredbe (EZ) br. 261/2004, neovisna stručno ocijenjena studija iz 2023.[7] pruža čvrste dokaze da Uredba u svojem trenutačnom obliku djelotvorno doprinosi smanjenju prosječnog vremena kašnjenja leta. U njoj se zaključuje da je taj učinak očito ekonomski važan i da ne ovisi o odlukama zračnih prijevoznika o predviđenom trajanju leta. Studija potvrđuje da se statistički hipoteza o nepostojanju učinka može odlučno odbaciti. U njoj je utvrđeno da njezini rezultati vrijede i za druge mjere točnosti leta (kašnjenje u dolasku i udio „letova na vrijeme”) te da su valjani i u slučaju alternativnih specifikacija. Nadalje, zaključuje da je trenutačna Uredba najdjelotvornija kad je riječ o smanjenju kašnjenja na linijama u kojima je tržišno natjecanje nisko. Naglašava da se s ekonomskom stajališta u sustavu naknade štete na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004 primjenjuje načelo da bi odgovornost trebala snositi stranka koja je u najboljem položaju da je spriječi i njome upravlja po najnižoj cijeni. Zračni prijevoznici, a ne putnici, zadržali bi kontrolu nad točnošću planiranjem letova, planiranjem održavanja, rotacijom posade i zrakoplova te strategijama oporavka od poremećaja.***

---

[7] ***Usp. Gnutzmann i Spiewanowski u: Transport Policy 136 (2023.) str. 155.–168., https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

***Kad bi se povezala odgovornost s kašnjenjem u dolasku na konačno odredište, Uredbom bi se osigurali potrebni ekonomski poticaji za zračne prijevoznike da smanje pojavu dugih kašnjenja i otkazivanja. Rezultati te studije podupiru odluku zakonodavca Unije da zadrži i izričito navede zajednički trosatni prag za naknadu u slučaju otkazivanja ili dugog kašnjenja, trenutačne razine naknade i pragove udaljenosti: kako se trenutačna razina zaštite prava putnika ne bi snizila te kako bi se djelotvorno povećala povezanost i održali ekonomski poticaji za zračne prijevoznike.*** **[Am. 3]**

(4) Putnici koji putuju na letu obuhvaćenom obvezama pružanja javnih usluga, po punoj ili umanjenoj tarifi, trebali bi podlijegati istim pravima na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004.

(5) ~~Kako bi se povećala pravna sigurnost za zračne prijevoznike i putnike, potrebna je definicija pojma~~***Pojam*** „izvanrednih okolnosti” ~~kojom bi se uzela u obzir presuda Suda u predmetu C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)[8] o tumačenju Uredbe (EZ) br~~***predmet je opsežne sudske prakse Suda***. ~~261/2004. Pojam „izvanredne okolnosti“~~ Trebalo bi pojasniti ~~s pomoću neiscrpnih popisa okolnosti koje predstavljaju~~***što čine*** izvanredne okolnosti ~~ili~~***kako bi se omogućilo stvarno i dosljedno poštovanje prava putnika u zračnom prometu. S obzirom na sudsku praksu, događaje čiji je uzrok „unutarnji” trebalo bi razlikovati od onih čiji je uzrok „vanjski” u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika. Događaj bi se trebao smatrati vanjskim u odnosu na zračnog prijevoznika kada proizlazi iz*** okolnosti koje ***su izvan kontrole zračnog prijevoznika i posljedica je prirodnog događaja ili radnje treće osobe. Takvi vanjski događaji općenito bi se trebali smatrati izvanrednim okolnostima. Događaji koji ne zadovoljavaju te kriterije trebali bi se smatrati unutarnjima te se ne bi smjeli smatrati izvanrednim okolnostima. Ovakvo razlikovanje trebalo bi dodatno pojasniti iscrpnim popisom*** ~~ne predstavljaju izvanredne~~ okolnosti ***za koje je jasno utvrđeno da se mogu smatrati izvanrednima.***

---

[8] ~~Presuda Suda (četvrto vijeće) od 22. prosinca 2008., Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, predmet C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

***Kako bi se izmijenio***~~. Komisija bi trebala preispitati~~ popis izvanrednih okolnosti ~~svake tri godine i, prema~~***, ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebala bi biti delegirana Komisiji kako bi po*** potrebi ***mogla dopuniti taj popis. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.[9]. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata***~~, Europskom parlamentu i Vijeću predložiti ažuriranje tog popisa~~.

**[Am. 4]**

9 ***Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva (SL L 123, 12.5.2016., str. 1.).***

***(5a) U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili isključene ako je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih razumnih mjera. Sud je u svojoj sudskoj praksi pružio više pojedinosti o značenju i ograničenjima obveze poduzimanja „razumnih mjera”.*** **[Am. 5]**

~~(6) U presudi u predmetu C-549/07, Sud je smatrao da neočekivan tehnički problem ne predstavlja izvanrednu okolnost, osim ako je do neočekivanog tehničkog problema došlo zbog skrivenog proizvodnog nedostatka koji je otkrio proizvođač zrakoplova ili nadležno tijelo, ili štete na zrakoplovu prouzročene činom sabotaže ili terorizma. Međutim, s obzirom na stečeno iskustvo i presudnu važnost osiguravanja toga da prava dodijeljena putnicima na temelju ove Uredbe ne narušavaju sigurnost, u određenim slučajevima tehnički problemi s određenom opremom trebali bi predstavljati izvanredne okolnosti.~~ **[Am. 6]**

(7) U presudi u spojenim predmetima C-156/22, C-157/22 i C-158/22 (TAP Portugal/flightright GmbH i Myflyright GmbH)[10] o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004 Sud je smatrao da neočekivana odsutnost člana posade čija je prisutnost ključna za izvođenje leta, zbog njegove bolesti ili čak neočekivane smrti, neposredno prije polaska leta, ne predstavlja izvanrednu okolnost. Međutim, iako su zračni prijevoznici dužni poduzeti sve razumne mjere kako bi osigurali zamjenu pilota, kopilota ili najmanje zahtijevanog broja članova kabinske posade, osiguravanje poštovanja te obveze u praksi izvan domaćih bazi zračnog prijevoznika iziskuje znatno vrijeme i visoke financijske troškove. Stoga je primjereno predvidjeti da bi neočekivana bolest ili smrt člana posade čija je prisutnost ključna, na primjer kada se dogodi dan prije polaska leta, trebala izvan domaćih bazi zračnog prijevoznika predstavljati izvanrednu okolnost. **[Am. 7]**

[10] Presuda Suda (treće vijeće) od 11. svibnja 2023., TAP Portugal/flightright GmbH i Myflyright GmbH, spojeni predmeti od C-156/22 do C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.

(8) U presudama u predmetima C-28/20 (Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norveška – Švedska)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann i drugi/TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS/Eurowings GmbH)[13] i u rješenju u predmetu C-287/20 (EL i CP/Ryanair DAC)[14] o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004, Sud je smatrao da štrajkovi osoblja zračnog prijevoznika ne predstavljaju izvanredne okolnosti. Međutim, kada dođe do štrajka, određeni zahtjevi osoblja zračnog prijevoznika nisu u nadležnosti zračnog prijevoznika i izvan su njegove kontrole, kao što su promjene dobi za umirovljenje ili financijskih doprinosa koje mogu rješavati samo javna tijela. Stoga je primjereno predvidjeti da bi određeni štrajkovi osoblja zračnog prijevoznika trebali predstavljati izvanredne okolnosti. **[Am. 8]**

---

11 Presuda Suda (veliko vijeće) od 23. ožujka 2021., Airhelp Ltd/Scandinavian Airlines System Denmark – Norveška – Švedska, predmet C 28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

12 Presuda Suda (treće vijeće) od 17. travnja 2018., Helga Krüsemann i dr./TUIfly GmbH, predmet C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

13 Presuda Suda (deveto vijeće) od 6. listopada 2021., CS/Eurowings GmbH, predmet C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

14 Rješenje Suda (osmo vijeće) od 10. siječnja 2022., EL i CP/Ryanair DAC, predmet C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.

(9) U presudi u predmetu C-173/07 (Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel)[15] o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004, Sud je smatrao da pojam „leta” u smislu Uredbe (EZ) br. 261/2004 nije definiran, već ga je Sud tumačio na način da se u osnovi sastoji od operacije zračnog prijevoza, kao „jedinice” takvog prijevoza, koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoj plan puta. Kako bi se izbjegla nesigurnost i s obzirom na stečeno iskustvo, sada bi trebalo predvidjeti jasnu definiciju „leta”, kao i povezanih pojmova „povezani let” i „putovanje”.

(10) U presudi u predmetu C-537/17 (Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA)[16] o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004, Sud je smatrao da se Uredba (EZ) br. 261/2004 primjenjuje na dio leta koji je dio jednog putovanja bez obzira na to gdje se let odvijao, uključujući letove koji su u potpunosti izvedeni izvan Unije. ***Nadovezujući se na tu presudu i u cilju uspostave ravnopravnih uvjeta,*** ako se početna točka polaska nalazi na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori ili~~, u slučaju da je stvarni zračni prijevoznik stvarni zračni prijevoznik iz Unije,~~ ako se konačno odredište putovanja nalazi na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori, ova bi se Uredba ~~trebalaprimjenjivati~~***trebala primjenjivati***. **[Am. 9]**

---

15 Presuda Suda (četvrto vijeće) od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines – Direktion für Deutschland/Diether Schenkel, predmet C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Presuda Suda (osmo vijeće) od 31. svibnja 2018., Claudia Wegener/Royal Air Maroc SA, predmet C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Studija je pokazala različite razine usklađenosti zračnih prijevoznika s Uredbom (EZ) br. 261/2004, pri čemu zračni prijevoznici iz Unije općenito imaju višu razinu usklađenosti od zračnih prijevoznika iz trećih zemalja. Stoga će se ponovnom uspostavom jednakih uvjeta za zračne prijevoznike iz Unije i one iz trećih zemalja te poboljšanjem gospodarske održivosti zračnih prijevoznika iz Unije poduprijeti konkurentnost Unije i u konačnici općenito poboljšati zaštita putnika.

***(11a) U interesu poštenog međunarodnog tržišnog natjecanja te kako bi se osigurala zaštita putnika jedinstvenim i dosljednim okvirom prava, Uredba (EZ) br. 261/2004 trebala bi se primjenjivati na sva putovanja u Uniji, kao i na sva putovanja koja započinju ili završavaju u Uniji.*** **[Am. 10]**

~~(12) Člankom 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije priznaju se posebna svojstva najudaljenijih regija, posebno zbog njihove udaljenosti. S obzirom na iskustvo stečeno u vezi s Uredbom (EZ) br. 261/2004, potrebno je osigurati teritorijalnu povezanost za najudaljenije regije i poboljšati koheziju u cijeloj Uniji, što će u konačnici koristiti putnicima. Zbog posebnih značajki putovanja između najudaljenijih regija i drugog područja države članice na koje se primjenjuju Ugovori, iznos naknade trebalo bi odrediti na temelju stvarne udaljenosti putovanja.~~ **[Am. 11]**

(13) Karte izdaje ili odobrava stvarni zračni prijevoznik nakon sklapanja ugovora o zračnom prijevozu s putnikom. Trebale bi biti prepoznatljive s pomoću jedinstvenog broja karte i sadržavati jedinstvenu referencu povezanu s jedinstvenim ugovorom o zračnom prijevozu izdanim u trenutku rezervacije. Trebale bi obuhvaćati jedan let ili povezani let, ne uzimajući u obzir usputna zaustavljanja u tehničke i operativne svrhe. Trebale bi sadržavati nekoliko informacija o tom letu ili tom povezanom letu, kao što su datum leta, zračne luke polaska i dolaska, planirano vrijeme polaska i dolaska, ime putnika, prezime putnika, broj leta i ime stvarnog zračnog prijevoznika.

(14) U predmetu C-22/11 (Finnair Oyj/Timy Lassooy)[17] o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004, Sud je smatrao da se pojam „uskraćenog ukrcaja” mora tumačiti kao da je povezan ne samo sa slučajevima u kojima je ukrcaj uskraćen zbog prekomjernog broja rezervacija već i u slučajevima kada je ukrcaj uskraćen na temelju drugih razloga, na primjer zbog operativnih razloga. Putnici koji su se javili na ukrcaj i kojima je uskraćen ukrcaj ili koji su unaprijed obaviješteni da će im ukrcaj protiv njihove volje biti uskraćen trebali bi dobiti povrat iznosa cijene karte ***te bi im trebala biti isplaćena naknada*** bez nepotrebne odgode. **[Am. 12]**

~~(15) Ipak, postoje i opravdani razlozi za uskraćivanje ukrcaja putnicima, kao što su zdravlje, sigurnost, zaštita ili neodgovarajuće putne isprave. Zračni prijevoznici također imaju opravdane razloge za uskraćivanje ukrcaja putnicima koji pokazuju neprihvatljivo ponašanje koje ugrožava sigurnost ili zaštitu leta, kako je navedeno u izmijenjenoj Konvenciji o kaznenim djelima i određenim drugim djelima počinjenima u zrakoplovu potpisanoj u Tokiju 14. rujna 1963. U tim bi slučajevima, stvarni zračni prijevoznik trebao snositi teret dokazivanja.~~ **[Am. 13]**

---

17 Presuda Suda (treće vijeće) od 4. listopada 2012., Finnair Oyj/Timy Lassooy, predmet C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) Kako bi se poboljšale razine zaštite, putnicima ne bi trebalo uskratiti ukrcaj na povratni let zbog toga što nisu iskoristili odlazni let obuhvaćen istim ugovorom o zračnom prijevozu.

(17) Putnicima se trenutačno ponekad naplaćuju kaznene administrativne pristojbe za ispravljanje pogrešaka u pisanju njihovih imena.. Razumni ispravci pogrešaka pri rezervaciji ili administrativne promjene trebale bi biti besplatne, pod uvjetom da traženi ispravak ili tražena promjena ne dovedu do promjene vremena leta, datuma, plana puta ili putnika.

(18) U slučaju otkazivanja, odabir između povrata iznosa cijene karte, nastavka putovanja preusmjeravanjem ili putovanja ***kasnije istoga dana ili*** na kasniji datum trebao bi pripadati putniku, a ne zračnom prijevozniku. **[Am. 14]**

***(18a) Zračni prijevoznici trebali bi biti obvezni vratiti već plaćene pristojbe bez naknade putniku koji otkaže putovanje.*** **[Am. 15]**

(19) Upravna tijela zračnih luka s ~~više od pet~~***godišnjim opsegom putničkog prometa od najmanje četiri*** milijuna putnika ~~godišnje~~***tijekom najmanje tri uzastopne godine*** i pružatelji ključnih usluga u zračnim lukama, posebno zračni prijevoznici i pružatelji zemaljskih usluga, ***pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i pružatelji pomoći putnicima s invaliditetom i putnicima smanjene pokretljivosti*** trebali bi ~~surađivati~~***poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osigurala koordinacija i suradnja među korisnicima zračnih luka te*** kako bi se utjecaj višestrukih poremećaja leta na putnike sveo na najmanju moguću mjeru. U tu bi svrhu upravna tijela zračnih luka trebala ~~izraditi planove~~***osigurati odgovarajuću koordinaciju pomoću pravog plana*** za nepredvidive situacije za takve događaje i raditi zajedno ***s nacionalnim, regionalnim ili lokalnim tijelima*** na razvoju tih ***planova. Nacionalna provedbena tijela trebala bi procijeniti i, prema potrebi, prilagoditi takve*** planove. ~~U svim drugim zračnim lukama upravno tijelo zračne luke trebalo bi poduzeti sve razumne napore da koordinira i dogovara se s korisnicima zračne luke u situacijama koje bi mogle dovesti do toga da je znatan broj putnika primoran čekati te da informira putnike koji su primorani čekati.~~ **[Am. 16]**

***(19a) Zračni prijevoznici trebali bi uspostaviti procedure i koordinirane radnje kako bi pružili odgovarajuće informacije putnicima koji su primorani čekati. Tim bi se procedurama trebalo jasno odrediti tko je odgovoran u svakoj od zračnih luka za organiziranje skrbi, pomoći, preusmjeravanje ili povrat iznosa cijene karte te uspostaviti postupke i uvjete za pružanje tih usluga.*** **[Am. 17]**

***(19b) Radi pomoći putnicima u slučaju problema u zračnom prijevozu ili zakašnjele, oštećene ili izgubljene prtljage, zračni bi prijevoznici u zračnim lukama trebali uspostaviti kontaktne točke na kojima će njihovo osoblje ili treće strane koje su ovlastili pružati putnicima potrebne informacije o njihovim pravima, uključujući o postupcima za žalbu, te im pomoći da poduzmu neposredne korake.*** **[Am. 18]**

***(19c) S obzirom na kratke rokove za podnošenje pritužbi za zakašnjelu, oštećenu i izgubljenu prtljagu, u svim zračnim lukama u kojima putnici imaju mogućnost da po dolasku podnesu pritužbu trebalo bi uspostaviti posebnu službu za podnošenje pritužbi povezanih s prtljagom. U tu bi svrhu zračni prijevoznici putnicima trebali osigurati obrazac za pritužbe na svim službenim jezicima Unije. Obrazac može biti i obrazac za zajednički Zapisnik o nepravilnostima pošiljke. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji kako bi utvrdila oblik standardiziranog obrasca putem provedbenih akata.* [Am. 19]**

(20) ~~Uredba~~***Cilj je Uredbe*** (EZ) br. 261/2004 ~~trebala bi izričito uključiti pravo na naknadu za putnike suočene s dugim kašnjenjima~~***ojačati prava potrošača osiguravanjem visoke razine zaštite putnika u zračnom prometu na unutarnjem tržištu***, u skladu s ~~presudom Suda~~***člankom 38. Povelje o temeljnim pravima.*** U spojenim predmetima C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH) i C-432/07 (Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz/Air France SA)[18] ***(„presuda u spojenim predmetima C-402/07 i C-432/07”), Sud je uzeo u obzir taj cilj i priznao da putnici koji se suočavaju s kašnjenjem leta od tri sata ili više trpe štetu u obliku nepovratnog gubitka vremena, što se mora kompenzirati na brz i standardiziran način.***

---

18 Presuda Suda (četvrto vijeće) od 19. studenoga 2009., Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) i Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz/Air France SA (C-432/07), spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

***Oslanjajući se na načelo jednakog postupanja, Sud je potvrdio da duga kašnjenja uzrokuju štetu usporedivu s otkazivanjima i da se različito postupanje ne može objektivno opravdati. Konkretno, Sud je smatrao da, kada kašnjenje u dolasku leta iznosi tri sata ili više, dotični putnici imaju pravo na naknadu, kao i putnici čiji je prvotni let otkazan i kojima zračni prijevoznik ne može ponuditi preusmjeravanje u skladu s uvjetima predviđenima u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe, odnosno na let koji polazi najviše sat vremena prije vremena polaska predviđenog redom letenja i stiže na konačno odredište unutar dva sata nakon vremena dolaska predviđenog redom letenja***. U skladu s načelom jednakog postupanja ~~iz te presude,~~***, takva prava na naknadu*** trebala bi se ~~primjenjivati ista pravila za povrat iznosa cijene karte, preusmjeravanje i~~***proširiti i na putnike čiji letovi nisu otkazani, ali koji pretrpe jednak gubitak vremena zbog toga što im je let pomaknut unaprijed u odnosu na previđeno vrijeme polaska i kašnjenja u dolasku. U skladu s tim, kako bi se zadržale snažne zaštitne mjere za putnike u skladu s člankom 38. Povelje te osigurala ujednačena zaštita, pravna sigurnost i učinkovita provedba u svim državama članicama, Uredbom (EZ) br. 261/2004 trebalo bi izričito utvrditi zajednički prag od tri sata za*** naknadu ***ako putnici pretrpe nepovratan gubitak vremena koji iznosi tri sata ili je duži od toga u odnosu na trajanje leta koje je zračni prijevoznik prvotno planirao***. **[Am. 20]**

~~(21) Presuda u spojenim predmetima C-402/07 i C-432/07 za slučajeve kašnjenja uputila je na vremenski prag za aktivaciju naknade od tri sata. Međutim, iskustvo stečeno nakon donošenja Uredbe (EZ) br. 261/2004 pokazalo je da se brojna kašnjenja ne mogu riješiti u roku od tri sata iz te presude te da bi se kratkim pragom mogao povećati broj otkazivanja letova ako zračni prijevoznici prelijevajuće učinke letova koji kasne na naknadne letove budu smanjivali otkazivanjem jednog ili više letova kako bi se zrakoplov premjestio za sljedeći let. U većini okolnosti putnik bi ipak dao prednost kašnjenju u odnosu na otkazivanje jer u slučaju kašnjenja ima veću sigurnost da će prvom mogućom prilikom stići na relevantno odredište. Na mnogim je linijama učestalost letova ograničena te se u slučaju otkazivanja leta putnik ne može odmah preusmjeriti. Povećanje vremenskog praga stoga predstavlja prednost za putnika.~~ **[Am. 21]**

~~(22) Kako bi se održala povezanost, trebalo bi povećati pragove iznad kojih kašnjenja aktiviraju pravo na naknadu kako bi se u obzir uzeli financijski učinak i učinak na konkurentnost sektora. Na taj će se način moći izbjeći poticanje svih povećanja učestalosti otkazivanja ili ograničenja broja linija na kojima se prometuje, ili smanjenja povezanosti koja se dugoročno nudi putnicima. Kako bi se osiguralo da putnici koji putuju unutar Unije imaju jednake uvjete za dobivanje naknade, prag bi trebao biti jednak za sva putovanja unutar Unije.~~ **[Am. 22]**

(23) Standardiziranom naknadom iz Uredbe (EZ) br. 261/2004 nadoknađuje se gubitak vremena koji je zajednički svim putnicima. ~~Iznosi utvrđeni u Uredbi (EZ) br. 261/2004 u mnogim bi slučajevima mogli premašiti vrijednost štete koju su pretrpjeli putnici, kako je utvrđeno ekonomskim studijama.~~ Stoga je primjereno utvrditi ~~različite pragove za naknadu~~***razine naknade*** ovisno o udaljenosti poremećenog leta i kašnjenju u dolasku. **[Am. 23]**

~~(24) U skladu s nastojanjima Unije da promiče klimatski neutralnu i okolišno prihvatljivu mobilnost, primjereno je osigurati i konvergenciju regulatornih okvira za prava putnika u pogledu vrsta prijevoza u najvećoj mogućoj mjeri i da se naknada koja se pruža među različitim vrstama prijevoza ujednači.~~ **[Am. 24]**

***(24a) Oznaka za emisije iz letova, uspostavljena u skladu s člankom 14. Uredbe (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća[19], na raspolaganju je pružateljima usluga ako žele na svojim internetskim stranicama i na kartama na usporediv način u lako dostupnom formatu prikazati točne i objektivne informacije o utjecaju njihovog prijevoza na okoliš.*** **[Am. 25]**

---

19 ***Uredba (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (ReFuelEU Aviation) (SL L, 2023/2405, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Da bi se osigurala pravna sigurnost, ~~Uredba~~***Uredbom*** (EZ) br. 261/2004 ~~trebala bi~~***trebalo bi se*** izravno potvrditi da promjena rasporeda letova ima sličan utjecaj na putnike kao i otkazivanja ~~ili~~***,*** kašnjenja ~~i~~***ili uskraćen ukrcaj te bi*** stoga ~~bi~~ trebala omogućavati ostvarivanje istih prava. **[Am. 26]**

(26) Putnicima koji zbog poremećaja***, promjene rasporeda ili kašnjenja*** na prethodnom letu propuste povezani let koji je dio putovanja trebalo bi pružiti odgovarajuću pomoć dok čekaju preusmjeravanje. U takvim slučajevima, u skladu s načelom jednakog postupanja ***i presudom Suda Europske unije u predmetu C-11/11 (Air France / Folkerts)***[20], putnici bi trebali imati pravo na naknadu po dolasku na konačno odredište svojeg zamjenskog leta ili prijevoza na sličnoj osnovi kao i putnici koji su suočeni s poremećajima na izravnim letovima ***s obzirom na kašnjenje leta pri dolasku u konačno odredište njihovog putovanja***. **[Am. 27]**

---

20 ***Presuda Suda (veliko vijeće) od 26. veljače 2013., Air France/Heinz Gerke Folkerts i Luz-Tereze Folkerts, predmet C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) U trenutku rezervacije i prije kupnje karata zračni prijevoznici ili, prema potrebi, posrednici trebali bi jasno obavijestiti putnike o tome hoće li njihovi planovi putovanja biti obuhvaćeni jedinstvenim ugovorom o zračnom prijevozu, kao i o njihovim pravima na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004, posebno u pogledu propuštenih povezanih letova.

(28) Kako bi se poboljšala zaštita putnika, trebalo bi pojasniti da putnici čiji let kasni imaju prava na pomoć i naknadu neovisno o tome čekaju li na terminalu zračne luke ili već sjede u zrakoplovu. Međutim, budući da potonji nemaju pristup uslugama koje su dostupne na terminalu, trebalo bi pojačati njihova prava u vidu osnovnih potreba i prava na iskrcaj. Pravo na iskrcaj može se ograničiti samo ako postoje razlozi povezani sa sigurnošću, useljavanjem, kontrolom zračnog prometa ili zaštitom. Ako zračni prijevoznik namjerava iskrcati putnike, ali ga tijela nadležna za kontrolu zračnog prometa obavijeste da je zrakoplovu dopušteno odmah poletjeti, trebalo bi mu dopustiti da odbije iskrcaj putnika.

(29) Kada putnik odabere preusmjeravanje prvom mogućom prilikom, zračni prijevoznik često omogućuje preusmjeravanje ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta u vlastitim uslugama prijevoza, i time svojim putnicima uskraćuje mogućnost bržeg preusmjeravanja zamjenskim uslugama. Stoga bi prijevoznik trebao predložiti i druge mogućnosti preusmjeravanja, među ostalim prema zamjenskoj zračnoj luci, drugom linijom, uslugama drugog prijevoznika ili drugim vrstama prijevoza, ako se time može ubrzati preusmjeravanje. Zamjensko preusmjeravanje trebalo bi ovisiti o dostupnosti slobodnih mjesta. ~~Ako zračni prijevoznik nije ponudio preusmjeravanje i ukupno se vrijeme čekanja produlji za najmanje tri sata, putnik bi trebao imati pravo organizirati vlastito preusmjeravanje kako bi bez daljnjeg kašnjenja stigao na svoje konačno odredište.~~ To bi preusmjeravanje trebalo, podložno određenim uvjetima, biti na teret zračnog prijevoznika i pruženo prema usporedivim uvjetima prijevoza. **[Am. 28]**

(30) Pri preusmjeravanju putnika zračni prijevoznici trebali bi nastojati osigurati da putnici mogu putovati sa svojom prtljagom, uključujući registriranu i neregistriranu prtljagu. Putnik bi zračnom prijevozniku trebao dopustiti da postupi drugačije ako bi ograničenja prijevoza prtljage mogla uzrokovati daljnja kašnjenja putnika koji čekaju preusmjeravanje, ne dovodeći u pitanje njegovu odgovornost u pogledu prtljage putnika koja je uređena Uredbom (EZ) br. 2027/97 i Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, dogovorenu u Montrealu 28. svibnja 1999. („Montrealska konvencija”).

(31) Usporedivost uvjeta prijevoza mogla bi ovisiti o nizu čimbenika i o posebnim okolnostima. Ako je moguće i ako to ne uzrokuje dodatno kašnjenje, putnici ne bi ~~trebali~~***smjeli*** biti prebačeni na usluge prijevoza nižeg razreda u odnosu na razred s rezervacije. Preusmjeravanje bi se trebalo nuditi bez dodatnih troškova za putnika, čak i ako su putnici preusmjereni kod drugog zračnog prijevoznika ili na drugu vrstu prijevoza ili u viši razred ili po tarifi višoj od one koja je plaćena za prvotnu uslugu. Potrebno je uložiti razumne napore kako bi se izbjegle dodatne veze. ~~Pri korištenju drugog zračnog prijevoznika ili zamjenskog načina prijevoza za preusmjeravanje~~***Osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti ne bi smjele biti izložene nikakvim dodatnim povezanim letovima prilikom preusmjeravanja, osim ako se putnik s time nije složio.***

Ukupno vrijeme putovanja trebalo bi biti što je razumno moguće bliže planiranom vremenu putovanja prvotnog leta***, uzimajući u obzir opcije dostupne u zračnoj luci u kojoj je došlo do poremećaja***, u istom ili, prema potrebi, višem razredu prijevoza. Ako je dostupno nekoliko letova s usporedivim vremenskim rasporedom, putnici koji imaju pravo na preusmjeravanje trebali bi prihvatiti ponudu za preusmjeravanje koju im je dao zračni prijevoznik, među ostalim zračni prijevoznik koji surađuje sa stvarnim zračnim prijevoznikom. Ako ***stvarni zračni prijevoznik putniku ponudi preusmjeravanje prema usporedivim uvjetima prijevoza, putnik bi trebao prihvatiti takvo preusmjeravanje. Ako stvarni zračni prijevoznik putniku ponudi mogućnosti preusmjeravanja koje nisu prema usporedivim uvjetima prijevoza, putnik može odbiti takvo preusmjeravanje. Pravo na preusmjeravanje, uključujući i samostalno preusmjeravanje, treba zadržati. Ako*** je za prvotni let rezervirana pomoć za osobe s invaliditetom ili osobe ~~sa smanjenom pokretljivošću~~***smanjene pokretljivosti***, takva pomoć trebala bi biti dostupna i na zamjenskoj liniji u skladu s Uredbom (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća[21]. **[Am. 29]**

[21] Uredba (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL L 204, 26.7.2006., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

***(31a) Ako je putnik obavijestio zračnog prijevoznika o svojem izboru da nastavi putovanje, a stvarni zračni prijevoznik u roku od tri sata nije ponudio preusmjeravanje, putnik bi trebao imati pravo organizirati vlastito preusmjeravanje prema usporedivim uvjetima prijevoza kako bi bez daljnjeg kašnjenja stigao na svoje konačnog odredište. Međutim, putnik bi trebao zadržati pravo na preusmjeravanje koje osigurava stvarni zračni prijevoznik sve dok ne obavijesti stvarnog zračnog prijevoznika o svojoj odluci da sam organizira preusmjeravanje. Kada sami organiziraju svoje preusmjeravanje putnici trebaju ograničiti troškove na one koji su potrebni, razumni i primjereni.* [Am. 30]**

***(31b) Pomoć bi se mogla ograničiti ili uskratiti ako bi njezino pružanje samo po sebi uzrokovalo daljnje kašnjenje putnika koji čekaju let koji kasni ili preusmjeravanje. Ako let kasni u kasnim večernjim satima, ali se može očekivati da će poletjeti u kratkom vremenskom razdoblju i ako bi otprema putnika u hotele i njihov povratak u zračnu luku usred noći mogao dovesti do mnogo duljeg kašnjenja, zračnom prijevozniku trebalo bi dopustiti da odbije osiguravanje hotelskog smještaja i odgovarajućeg transfera. Slično tome, ako zračni prijevoznik namjerava osigurati hranu i piće, ali primi obavijest da je let spreman za ukrcaj, trebalo bi mu dopustiti da odbije pružanje te pomoći. Osim ovih slučajeva, ovo ograničenje trebalo bi se primjenjivati samo u vrlo iznimnim slučajevima, s obzirom na to da treba uložiti sve napore kako bi se smanjile neugodnosti koje trpe putnici.* [Am. 31]**

(32) Zračni prijevoznici trebali bi nuditi pomoć putnicima od planiranog vremena polaska do polaska leta ~~ili zamjenskog prijevoza~~. Trenutačno se zračni prijevoznici suočavaju s neograničenom odgovornošću za smještaj svojih putnika u slučaju u kojem izvanredne okolnosti traju dulje vrijeme. ~~Ta nesigurnost povezana s nepostojanjem predvidivog vremenskog ograničenja može ugroziti financijsku stabilnost prijevoznika, što bi imalo negativne učinke na putnike u smislu povezanosti.~~ Zračni prijevoznik stoga bi trebao ~~pružanje smještaja~~ moći ograničiti ***pružanje skrbi koja se tiče trajanja smještaja i, u slučajevima kada putnici sami nađu smještaj, koja se tiče troškova i skrbi,*** na tri noći. Štoviše, planiranje za nepredvidive situacije i brzo preusmjeravanje trebalo bi umanjiti rizik od toga da putnici dugo čekaju. **[Am. 32]**

(33) Putnici s posebnim potrebama, kao što su osobe s invaliditetom, osobe ~~sa smanjenom pokretljivošću~~***smanjene pokretljivosti***, djeca bez pratnje, mala djeca, trudnice i osobe kojima je potrebna posebna medicinska pomoć, poput osoba s teškim dijabetesom ili epilepsijom, mogu zahtijevati posebnu pozornost stvarnog zračnog prijevoznika. Osobito, u slučaju poremećaja leta moglo bi biti teže organizirati smještaj. Stoga se ograničenja prava na smještaj u slučajevima izvanrednih okolnosti ***ni u kojem slučaju*** ne bi ~~se trebala~~***smjela*** primjenjivati na te kategorije putnika~~, pod uvjetom da su na vrijeme obavijestili stvarnog zračnog prijevoznika~~. **[Am. 33]**

***(33a) Pružatelji usluga trebali bi osigurati da osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti u svakom trenutku imaju pravo na besplatnu uporabu naprava za disanje koje su prošle sigurnosne provjere u zrakoplovu. Komisija bi trebala sastaviti popis odobrene medicinske opreme za kisik u suradnji s industrijom i organizacijama koje zastupaju osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti, pri čemu se trebaju poštovati sigurnosni zahtjevi.*** **[Am. 34]**

(34) Uredba (EZ) br. 261/2004 primjenjuje se i na putnike koji su rezervirali svoj zračni prijevoz kao dio paket aranžmana. Ovom Uredbom o izmjeni nastoji se dodatno poboljšati usklađenost Direktive (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća[22] i Uredbe (EZ) br. 261/2004. U tom smislu ***putnici bi trebali imati mogućnost izbora na temelju kojeg će od ta dva pravna akta podnijeti svoje pritužbe a, po potrebi, podnijeti pritužbe i prema oba pravna akta. Putnik koji je rezervirao zračni prijevoz kao dio paket aranžmana trebao bi imati mogućnost podnošenja zahtjeva prema oba pravna akta ako je, na primjer, primio naknadu od zračnog prijevoznika za let koji je kasnio, ali ima pravo na sniženje cijena ili naknadu od strane organizatora za određene usluge, kao što su noćenje u hotelu, obroci, izlet ili drugi događaji, koje je putnik propustio uslijed kašnjenja leta.***

---

22 Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/314/EEZ (SL L 326, 11.12.2015., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

***Međutim,*** putnicima ne bi trebalo dopustiti kumuliranje ~~odgovarajućih~~ prava~~, posebno~~ ***u mjeri u kojoj odgovarajuća naknada ili sniženja cijena koji su dodijeljeni*** na temelju obaju pravnih akata ***štiti isti interes ili ima isti cilj***. ***Ako putnici podnesu svoj zahtjev zračnom prijevozniku, zračni prijevoznik trebao bi platiti puni iznos naknade koji duguje u skladu s Uredbom (EZ) br. 261/2004. Ako putnici podnesu zahtjev na temelju Direktive (EU) 2015/2302, naknadu koju je isplatio zračni prijevoznik treba odbiti od plaćanja koja proizlaze iz Direktive (EU) 2015/2302 u mjeri u kojoj temeljna prava štite isti interes ili imaju isti cilj.*** **[Am. 35]**

(35) Razlozi za sadašnju razinu kašnjenja i otkazanih letova u Uniji ne mogu se pripisati samo zračnim prijevoznicima. Kako bi se sve aktere u zrakoplovnom lancu potaknulo da traže učinkovita i pravovremena rješenja te svedu neugodnosti koje kašnjenja i otkazivanja uzrokuju putnicima na najmanju moguću mjeru, pravo zračnih prijevoznika na traženje regresa od svake treće strane koja je doprinijela događaju koji je aktivirao naknadu i druge obaveze ne bi smjelo biti ograničeno Uredbom (EZ) br. 261/2004.

(36) U presudi u predmetu C-502/18 (CS i dr./České aerolinie a.s.)[23] o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004, Sud je u vezi s povezanim letovima smatrao da je, u okviru područja primjene te Uredbe, svaki stvarni zračni prijevoznik koji je sudjelovao u izvođenju barem jednog od tih povezanih letova na temelju te uredbe odgovoran putniku isplatiti naknadu bez obzira na to je li taj zračni prijevoznik izveo let koji je poremećen. Čak i ako se u Uredbi (EZ) br. 261/2004 predviđa da stvarni prijevoznici koji ispunjavaju obveze na temelju Uredbe mogu zatražiti naknadu od bilo koje treće strane, studija je pokazala slabu djelotvornost prava na regres predviđenog u toj uredbi. Zbog toga, u usporedbi sa zračnim prijevoznicima iz trećih zemalja, zračni prijevoznici iz Unije snose nerazmjerno financijsko opterećenje. Kako bi se ponovno uspostavila konkurentnost zračnih prijevoznika iz Unije u skladu s preporukama izvješća naslovljenog „Budućnosti europske konkurentnosti” iz rujna 2024. („Draghijevo izvješće”) i dugoročno održala povezanost, revizijom Uredbe (EZ) br. 261/2004 trebalo bi stoga ograničiti odgovornost zračnog prijevoznika na letove koje izvodi kao stvarni zračni prijevoznik. **[Am. 36]**

[23] Presuda Suda (deveto vijeće) od 11. srpnja 2019., CS i dr./České aerolinie a.s., predmet C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Uredbom (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća[24] od ugovornog prijevoznika zahtijeva se da obavijesti putnika o identitetu stvarnog zračnog prijevoznika, a Direktivom Vijeća 93/13/EEZ[25] od prodavatelja ili dobavljača zahtijeva se da potrošaču pruže informacije o uvjetima ugovora. Putnici bi trebali biti detaljnije obaviješteni o svojim pravima u slučajevima poremećaja leta te bi trebali biti i odgovarajuće obaviješteni o uzroku samog poremećaja, čim ta informacija postane dostupna. Te bi informacije također ~~trebale biti pružene~~***trebao pružiti zračni prijevoznik*** ako je putnik kupio kartu putem posrednika s poslovnim nastanom u Uniji. Te bi informacije u najmanju ruku trebao pružiti zračni prijevoznik ili posrednik u pristupačnom obliku i, prema potrebi, putem takozvanih „push” obavijesti iz mobilnih aplikacija ili drugim digitalnim sredstvima.
**[Am. 37]**

---

24 Uredba (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koja sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ (SL L 344, 27.12.2005., str. 15., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Direktiva Vijeća 93/13/EEZ od 5. travnja 1993. o nepoštenim odredbama u potrošačkim ugovorima (SL L 95, 21.4.1993., str. 29., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Kako bi se osigurala bolja provedba prava putnika, nacionalna provedbena tijela trebala bi pratiti provedbu Uredbe (EZ) br. 261/ 2004 i odlučiti o odgovarajućim sankcijama kako bi se zračne prijevoznike potaknulo usklađenost s tom uredbom.~~ **[Am. 38]**

***(38a) U tematskom izvješću 15/2021 Europskog revizorskog suda zaključeno je da nacionalna provedbena tijela nemaju dobar pregled toga poštuju li prijevoznici prava putnika. Komisija je u svojim evaluacijama zaključila i da se opći pristup nacionalnih provedbenih tijela praćenju provedbe uredaba znatno razlikuje: dok su neka nacionalna provedbena tijela obično vrlo proaktivna, čini se da druga reagiraju samo na pritužbe koje zaprime. Kako bi se uklonili ti nedostaci i osigurala bolja provedba prava putnika, provedbene mehanizme trebalo bi ojačati davanjem neovisnosti nacionalnim provedbenim tijelima, uspostavom mehanizma prekogranične suradnje, jačanjem njihove ovlasti za dobivanje informacija od prijevoznika i provedbom učinkovitijeg sustava kazni.*** **[Am. 39]**

(39) Kako bi se osigurala bolja provedba prava putnika, države članice trebale bi osigurati da potrošači imaju pristup mehanizmima za izvansudsko rješavanje sporova nakon što ti potrošači bezuspješno podnesu pritužbu ili zahtjev zračnom prijevozniku ili posredniku. ~~Tim se mehanizmima ne bi trebalo dovoditi u pitanje pravo država članica da utvrde treba li~~ Sudjelovanje zračnih prijevoznika ~~ili~~***i*** posrednika ***u okviru područja primjene ove Uredbe u postupcima alternativnog rješavanja sporova trebalo bi*** biti obvezno***, a njihove odluke obvezujuće***. **[Am. 40]**

***(39a) S obzirom na to da je komercijalno zrakoplovstvo integrirano tržište Unije, mjere koje jamče provedbu ove Uredbe trebale bi biti učinkovitije na razini Unije ako se poveća sudjelovanje Komisije. Konkretno, Komisija bi trebala povećati razinu informiranosti javnosti o usklađenosti zračnih prijevoznika sa zahtjevima za ostvarivanje prava putnika objavljivanjem popisa prijevoznika koji sustavno krše odredbe ove Uredbe.*** **[Am. 41]**

(40) Ako se putnici umjesto preusmjeravanja odluče za povrat iznosa cijene karte, trebali bi automatski dobiti povrat iznosa cijene karte, i to pravodobno, bez obveze podnošenja posebnog zahtjeva.

(41) Putnici bi od strane zračnih prijevoznika ili posrednika trebali na odgovarajući način biti obaviješteni o relevantnim postupcima za podnošenje zahtjeva za naknadu i pritužbi zračnim prijevoznicima ili posrednicima te bi trebali pravodobno primiti očitovanje zračnih prijevoznika ili posrednika. Ako upravno tijelo zračne luke aktivira svoj plan za nepredvidive situacije, rokovi za odgovor mogli bi se produljiti.

(42) Putnici bi također trebali imati mogućnost podnošenja pojedinačnih zahtjeva za rješavanje sporova jednom ili više tijela nadležnih za izvansudsko rješavanje sporova nakon pritužbi zračnom prijevozniku. Međutim, budući da je pravo na djelotvoran pravni lijek pred sudom temeljno pravo utvrđeno člankom 47. Povelje o temeljnim pravima Europske unije, te mjere ne bi trebale onemogućiti ni ometati pristup putnika sudovima.

(43) Kako bi se putnicima omogućilo ostvarivanje njihovih prava u pogledu zahtjeva, pritužbi i pojedinačnih sporova, putnici bi trebali biti u mogućnosti da na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004 izravno i osobno te na jasan i pristupačan način podnesu zahtjev zračnim prijevoznicima, posrednicima ili relevantnim tijelima.

(44) Uzimajući u obzir Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom[26], i kako bi se osiguralo da se oštećenje, uništenje ili gubitak opreme za kretanje, ili ozljeda ili smrt priznatog psa pomagača nadoknadi do punog troška zamjene, zračni prijevoznici trebali bi osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, kako su definirani u Uredbi (EZ) br. 1107/2006, ponuditi mogućnost besplatnog davanja posebne izjave o interesu koja im na temelju Montrealske konvencije omogućuje da zatraže pune naknade ***za gubitak ili oštećenje***. ***Zračni prijevoznici trebali bi informirati putnike prilikom rezerviranja karata o postojanju spomenute izjave i povezanih prava.*** **[Am. 42]**

(45) Osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti trebale bi imati pravo od zračnih prijevoznika odmah primiti privremenu zamjenu opreme za kretanje radi zamjene registrirane opreme za kretanje u slučaju njezina gubitka, uništenja ili oštećenja. Budući da se priznati psi pomagači ne mogu lako zamijeniti, u slučaju gubitka, smrti ili ozljede priznatog psa pomagača trebalo bi osigurati druga privremena rješenja.

---

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

(46) ~~Putnicima nije uvijek jasno koju prtljagu smiju ponijeti u zrakoplov, u pogledu dopuštene dimenzija, težine i broja predmeta. Kako~~***Uredbom (EZ) br. 261/2004 trebao*** bi se ~~osiguralo da su putnici u potpunosti svjesni pravila o dopuštenoj prtljazi uključenoj u njihovu kartu, i za registriranu i za neregistriranu prtljagu,~~***postići njezin cilj podizanja standarda zaštite i informiranja putnika, jačanja njihovih prava i osiguranja da*** zračni prijevoznici ~~trebali bi jasno ukazati na ta pravila pri rezervaciji i u zračnoj luci. Kako bi se osigurala dostatna osobna udobnost tijekom putovanja putnika i kako je Sud potvrdio u presudi~~***posluju prema usklađenim uvjetima, uključujući dimenzije ručne prtljage. U skladu s presudom Suda*** u predmetu C-487/12 (Vueling Airlines SA/Institut Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27]~~, putnicima bi trebalo dopustiti da besplatno uzmu osobne predmete koji predstavljaju nužan aspekt njihova~~***, ručna prtljaga (tj. prtljaga koja nije registrirana) trebala bi se smatrati „nužnim aspektom”*** prijevoza ~~u kabini,~~***putnika*** pod uvjetom da ~~su ti osobni predmeti u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu sigurnosti i zaštite te da ispunjavaju~~ ***ta prtljaga ispunjava „***razumne zahtjeve***”*** u pogledu težine i dimenzija ***te stoga njezin prijevoz ne bi trebao podlijegati doplati. Zračni prijevoznici također bi trebali jasno informirati putnike o dimenzijama ručne prtljage***~~. Osobni predmeti koji predstavljaju nužni aspekt prijevoza putnikâ smatraju se predmetima koji su nužni tijekom cijelog putovanja i mogu uključivati putovnice i druge putne isprave, nužne lijekove, osobne uređaje i materijale za čitanje, kao i hranu i piće primjerene trajanju leta~~.
**[Am. 43]**

---

27 Presuda Suda (peto vijeće) od 18. rujna 2014., Vueling Airlines SA/Instituta Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, predmet C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

***(46a) Trebalo bi pružiti dodatna pojašnjenja ako se osobni predmet ili ručna prtljaga ostavi ili izgubi u kabini zrakoplova kako bi se olakšalo rješavanje takvih zahtjeva, čime bi se osigurao pojednostavljeni postupak i spriječilo svako dodatno opterećenje ili pogrešno obavješćivanje putnika.*** **[Am. 44]**

~~(47) Putnici bi pri rezervaciji trebali biti obaviješteni, u jasnom i pristupačnom formatu, o najvećim dopuštenim dimenzijama i težini prtljage koju mogu unijeti u kabinu. Ne dovodeći u pitanje načelo slobode određivanja cijena, zračni prijevoznici trebali bi definirati razumnu politiku u pogledu dimenzija ručne prtljage koja bi putnicima omogućila da uzmu komad ručne prtljage u kabinu, pod uvjetom da je u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu sigurnosti i zaštite. S obzirom na raznolikost politika zračnih prijevoznika, primjereno je da se pri preispitivanju Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća[28] procijeni izvedivost uspostave jedinstvenih minimalnih pravila za ručnu prtljagu.~~ **[Am. 45]**

~~[28] Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Glazbeni instrumenti mogu imati golemu novčanu, umjetničku i povijesnu vrijednost. Osim toga, glazbeni instrumenti alati su glazbeničkog zanimanja koji se redovito koriste za vježbanje i izvedbe te se ne mogu lako zamijeniti. Stoga bi putnici trebali imati pravo glazbene instrumente unijeti u kabinu na vlastitu odgovornost, pod uvjetom da se tim instrumentima poštuju pravila o kapacitetu, sigurnosti i zaštiti, kao i politika zračnog prijevoznika u vezi s najvećom dopuštenom prtljagom. ***Kako bi se dotičnim putnicima omogućilo da procijene može li se njihov glazbeni instrument pohraniti u putničkoj kabini, zračni bi ih prijevoznici trebali obavijestiti o veličini prostora za skladištenje.*** Ako su zahtjevi u pogledu kapaciteta, sigurnosti i zaštite ispunjeni, zračni prijevoznik trebao bi nastojati putnicima omogućiti da glazbene instrumente prevoze na dodatnim sjedalima, pod uvjetom da su plaćene odgovarajuće tarife. Ako to nije moguće, glazbeni instrumenti trebali bi se, ako je to moguće, prevoziti pod odgovarajućim uvjetima u teretnom odjeljku zrakoplova. Stoga bi Uredbu (EZ) br. 2027/97 trebalo ~~bi~~ na odgovarajući način izmijeniti. **[Am. 46]**

(49) S obzirom na kratke rokove za podnošenje pritužbi u vezi s pravima i obvezama obuhvaćenima Uredbom (EZ) br. 2027/97, zračni prijevoznici trebali bi putnicima omogućiti podnošenje pritužbe tako što im osiguraju obrazac za pritužbu u formatima koji su pristupačni osobama s invaliditetom ili osobama koje se ne služe digitalnim alatima. Zračni prijevoznici trebali bi obrazac za pritužbu učiniti dostupnim barem na svojim mobilnim aplikacijama i na svojim internetskim stranicama. Taj obrazac za pritužbu trebao bi putniku omogućiti da odmah podnese pritužbu u vezi s oštećenom, zakašnjelom ili izgubljenom prtljagom.

(50) Članak 3. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 2027/97 zastario je budući da se pitanja osiguranja sada uređuju Uredbom (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća[29]. Stoga bi ga trebalo brisati.

---

29 Uredba (EZ) br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem (SL L 138, 30.4.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Potrebno je da zračni prijevoznici redovito mijenjaju novčana ograničenja iz Priloga Uredbi (EZ) br. 2027/97 kako bi se u obzir uzela gospodarska kretanja, prema preispitivanjima Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije.~~ **[Am. 47]**

(52) U Draghijevom izvješću istaknuta je ključna uloga prometa za konkurentnost Unije. Također je naveden rizik od preusmjeravanja poslovanja, kao rezultat asimetričnih propisa, s prometnih čvorišta u Uniji na prometna čvorišta u susjedstvu Unije. Uredba (EZ) br. 261/2004 primjenjuje se na putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori samo ako je stvarni zračni prijevoznik dotičnog leta zračni prijevoznik Unije. ~~U roku od tri godine od početka~~***Ti zaključci podupiru odluku zakonodavca Unije da revidira područje*** primjene ~~Uredbe (EZ) br. 261/2004 Komisija bi trebala procijeniti izvedivost revizije područja primjene te~~***ove*** Uredbe s ciljem daljnjeg poboljšanja razine zaštite putnika i jednakih uvjeta za zračne prijevoznike iz Unije i zračnih prijevoznika iz trećih zemalja. **[Am. 48]**

(53) ~~Mehanizam zaštite~~***Financijska zaštita*** putnika u slučaju ***stečaja zračnog prijevoznika ključna je komponenta učinkovitog režima prava putnika. Kako bi se ojačala zaštita putnika u zračnom prometu u slučaju otkazivanja letova zbog*** nesolventnosti zračnog prijevoznika ~~trebalo bi ocijeniti u kontekstu revizije Uredbe (EZ) br~~***ili obustave usluga zračnog prijevoznika zbog ukidanja operativne licencije, zračni prijevoznici trebali bi biti obvezni pružiti dovoljno dokaza o jamstvu za povrat iznosa cijene karte putnicima ili njihov povratak u mjesto polaska***.~~ 1008/2008.~~ **[Am. 49]**

***(53a) Osnivanje fonda za jamstva ili sustava obveznog osiguranja trebalo bi, na primjer, omogućiti zračnim prijevoznicima da, u slučaju otkazivanja leta zbog nesolventnosti zračnog prijevoznika ili obustave pružanja usluga uslijed ukidanja operativne licencije, putnicima nadoknade troškove ili osiguraju njihov povratak.*** **[Am. 50]**

(54) ~~Grenland je izložen posebno teškim meteorološkim uvjetima i za njega su tipični vrlo niska gustoća naseljenosti i udaljenost naseljenih mjesta. Kako bi se osigurala povezanost i održala dostupnost letova unutar Grenlanda, letovi unutar Grenlanda ne bi trebali biti obuhvaćeni obvezama u pogledu naknade, među ostalim u slučaju kada su ti letovi povezani letovi koji dolaze na državno područje države članice na koje se primjenjuju Ugovori ili polijeću s njega.~~ **[Am. 51]**

(55) ~~Uredbom (EZ) br. 261/2004 ne bi se trebali dovoditi u pitanje status i suverenitet istama Gibraltara na kojem se nalazi zračna luka Gibraltara te pravno stajalište Kraljevine Španjolske u tom pogledu. Uzimajući u obzir trenutačne okolnosti i kako bi se osigurala pravna sigurnost, trebalo utvrditi da bi se pravila iz Uredbe (EZ) br. 261/2004 trebala primjenjivati na zračnu luku Gibraltar samo ako, nakon rješavanja spora između Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine, Kraljevina Španjolska može izvršavati djelotvoran nadzor nad zračnom lukom Gibraltar i osiguravati primjenu pravila utvrđenih u Uredbi (EZ) br. 261/2004 na tu zračnu luku te ako je obavijest o rješavanju spora objavljena u Službenom listu Europske unije.~~ **[Am. 52]**

***(55a) Ovom bi se Uredbom trebala poštovati temeljna prava i priznavati načela, prepoznata osobito Poveljom Europske unije o temeljnim pravima, ponajprije zaštita potrošača, pravo na zaštitu osobnih podataka, zabrana svakog oblika diskriminacije te integracija osoba s invaliditetom i pravo na učinkovit pravni lijek i na pravedno suđenje.*** **[Am. 53]**

***(55b) Kako bi se poboljšala zaštita putnika izvan granica EU-a, o takvim pitanjima trebalo bi raspravljati u sklopu bilateralnih i međunarodnih sporazuma.*** **[Am. 54]**

***(55c) Putnicima s osobito teškim invaliditetom kojima su potrebni prostorije za preodijevanje te sanitarni prostori (tzv. „prostorije za preodijevanje”) besplatno bi trebalo osigurati posebne prostore u svim zračnim lukama Unije s godišnjim putničkim prometom većim od milijun putnika.*** **[Am. 55]**

(56) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno zaštitu prava putnika u zračnom prometu na pravedan i uravnotežen način, osiguravanje konkurentnosti zrakoplovnog sektora Unije i održavanje dugoročne povezanosti za putnike, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

*Članak 1.*

Uredba (EZ) br. 261/2004 mijenja se kako slijedi:

1. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

‘*Članak 1.*

*Predmet*

Ovom se Uredbom utvrđuju, prema navedenima uvjetima, minimalna prava putnika u zračnom prometu u sljedećim slučajevima:

(a) uskraćen im je ukrcaj;

(b) let im je otkazan, kasni ili mu je promijenjen raspored;

(c) propustili su povezani let;

(d) premješteni su u viši ili niži razred.’;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točke od (b) do (f) zamjenjuju se sljedećim:

‘(b) ‚stvarni zračni prijevoznik’ znači zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let na temelju ugovora o zračnom prijevozu s putnikom ili u ime druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom, uključujući zračnog prijevoznika koji za izvođenje svojih letova koristi zrakoplov drugog zračnog prijevoznika, s posadom ili bez posade tog drugog zračnog prijevoznika;

(c) ‚zračni prijevoznik iz Unije’ znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom koju je izdala država članica u skladu s odredbama Uredbe (EZ) br. 1008/2008Europskog parlamenta i Vijeća*;

***(ca) „upravno tijelo zračne luke” znači tijelo koje, pored drugih aktivnosti koje može i ne mora obavljati, ovisno o slučaju, ima za cilj prema nacionalnom pravu, propisima ili ugovorima voditi infrastrukturu zračne luke i upravljati njome te koordinirati i kontrolirati djelatnosti različitih operatora u predmetnoj zračnoj luci u skladu s ovlastima;*** **[Am. 56]**

(d) ‚organizator' znači osoba u smislu članka 3. točke 8. Direktive (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća**;

(e) ‚paket aranžman' znači kombinacija usluga putovanja kako je definirana u članku 3. točki 2. Direktive (EU) 2015/2302;

(f) ‚karta' znači valjan dokaz, neovisno o njegovu obliku, ugovora o zračnom prijevozu;

***(fa) „cijena karte" znači konačna cijena koju treba platiti na kraju postupka rezervacije, koja uključuje cijenu zračnog prijevoza i sve primjenjive poreze, naknade, nadoplate i pristojbe plaćene za sve neobvezne i obvezne usluge uključene u kartu, osim naknada za posredovanje, bez obzira na to jesu li ti dodatni troškovi i pristojbe plaćeni zajedno s cijenom usluge prijevoza ili zasebno u kasnijoj fazi;*** **[Am. 57]**

***(fb) „rezervacija" znači da putnik posjeduje kartu ili neki drugi dokaz koji pokazuje da je zračni prijevoznik ili organizator primio i registrirao rezervaciju;*** **[Am. 58]**

---

* Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/314/EEZ (SL L 326, 11.12.2015., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).’;

~~(b) točka (g) briše se;~~ **[Am. 59]**

(c) točke od (h) do (l) zamjenjuju se sljedećim:

‘(h) ‚konačno odredište’ znači odredište leta ili zadnjeg povezanog leta na putovanju;

(i) ~~„~~„osoba s invaliditetom’ i **„**osoba ~~sa smanjenom pokretljivošću’~~***smanjene pokretljivosti”*** znači svaka osoba ~~koja ima trajna ili privremena tjelesna, psihička, intelektualna ili osjetilna oštećenja koja joj u kontaktu s različitim preprekama mogu otežati potpuno i djelotvorno služenje prijevozom na ravnopravnoj osnovi s drugim putnicima, ili~~ čija je pokretljivost pri služenju prijevozom smanjena zbog ~~dobi~~***bilo koje tjelesne (osjetilne ili lokomotorne, trajne ili privremene) invalidnosti, mentalne invalidnosti ili oštećenja ili bilo kojeg drugog uzroka invalidnosti, ili starosti, te čije stanje zahtijeva primjerenu pozornost i prilagodbu, njezinim posebnim potrebama, usluga koje su na raspolaganju svim putnicima***; **[Am. 60]**

(j) ,,uskraćeni ukrcaj’ znači odbijanje prijevoza putnika na letu iako su se javili na ukrcaj pod uvjetima utvrđenima u članku 4. stavku 1. ili su unaprijed obaviješteni da će im protiv njihove volje biti uskraćen ukrcaj~~, osim u slučajevima kada postoje opravdani razlozi da im se ukrcaj uskrati, kao što su zdravlje, sigurnost, zaštita ili neodgovarajuće putne isprave;~~; **[Am. 61]**

(k) ‚dobrovoljac’ znači putnik koji se javio za ukrcaj u skladu s uvjetima iz članka 4. stavka 1. i koji pozitivno odgovori na poziv zračnog prijevoznika kojim se traže putnici koji su u zamjenu za pogodnosti spremni ne ukrcati se u zrakoplov radi svojeg leta;

(l) ‚otkazivanje’ znači neizvođenje leta koji je prethodno bio planiran i za koji je izdan ugovor o zračnom prijevozu, a uključuje situacije u kojima:

i. zrakoplov je poletio, ali je iz bilo kojeg razloga preusmjeren u zračnu luku različitu od odredišne zračne luke navedene na karti ili se vratio u zračnu luku polaska i nije mogao nastaviti prema odredišnoj zračnoj luci navedenoj na karti ~~treba se smatrati otkazivanjem, osim ako stvarna zračna luka dolaska i zračna luka dolaska navedena na karti ne opslužuju isto mjesto, grad ili regiju, a zračni prijevoznik osigurao je prijevoz putnika do odredišne zračne luke navedene na karti; ili~~ ***ili*** **[Am. 62]**

ii. putniku je izdana karta za let, a vrijeme polaska navedeno na putnikovoj karti pomaknuto je unaprijed za više od jednog sata ~~također se smatra otkazivanjem, osim ako nema promjene u vremenu prijave za let i ukrcaja ili osim ako je putnik iskoristio let kojem je promijenjen raspored~~;’ **[Am. 63]**

(d) dodaju se sljedeće točke:

‘(m) ‚treća zemlja’ znači svaka zemlja ili dio državnog područja države članice na koji se Ugovori ne primjenjuju;

(n) ‚kašnjenje u polasku’ znači razlika između vremena polaska naznačenog na putnikovoj karti i stvarnog vremena polaska leta;

(o) ‚kašnjenje u dolasku’ znači razlika između vremena dolaska naznačenog na putnikovoj karti i stvarnog vremena dolaska leta; ***let pri kojem je zrakoplov poletio, ali je nakon toga bio prisiljen vratiti se u zračnu luku polaska te je kasnije opet poletio smatra se letom s kašnjenjem u dolasku;*** **[Am. 64]**

(p) ‚razred prijevoza’ znači dio putničke kabine zrakoplova s ~~različitim vrstama~~***posebnim kodom navedenim u ugovoru o zračnom prijevozu ili kombinacijom različitih vrsta*** sjedala, različitom raspodjelom sjedala ili bilo ~~kakvom drugom razlikom~~***kakvim drugim razlikama*** u usluzi***, primjerice posluživanje posebne hrane i pića,*** koja se pruža putnicima u usporedbi s drugim dijelovima kabine; **[Am. 65]**

(q) ‚ugovor o zračnom prijevozu' znači ugovor o prijevozu sklopljen između zračnog prijevoznika ili njegova ovlaštenog zastupnika i ***jednog ili više*** putnika za izvođenje jednog ili više letova; **[Am. 66]**

~~(r) ‚izvanredne okolnosti' znači okolnosti koje po svojoj prirodi i uzroku nisu prisutne pri normalnom obavljanju djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika i izvan su njegove stvarne kontrole, kao što su okolnosti na neiscrpnom popisu izvanrednih okolnosti navedenom u točki 1. Priloga, ali isključuju okolnosti na neiscrpnom popisu i okolnosti navedenom u točki 2. Priloga;~~ **[Am. 67]**

(s) ‚let' znači izvođenje zračnog prijevoza koje jedan zrakoplov obavlja između dvije zračne luke navedene na karti s pomoću unaprijed određenog plana puta, rasporeda i jedinstvenog identifikacijskog broja, bez obzira na to postoje li usputna zaustavljanja isključivo u tehničke i operativne svrhe;

(t) ‚povezani let' znači let čiji je cilj***, prema pojedinačnom ugovoru o prijevozu ili pojedinačnom broju rezervacije, ili oboje***, kao dio putovanja, omogućiti putniku da krene s početne točke polaska i stigne na točku transfera kako bi prešao na drugi let ili da putniku omogući polazak s točke transfera kako bi se putniku omogućilo da stigne na drugu točku transfera ili na konačno odredište putnika; **[Am. 68]**

(u) ‚zaustavljanje' znači namjeran prekid putovanja u okviru jedinstvenog ugovora o zračnom prijevozu u razdoblju duljem od onoga koje je potrebno za izravan tranzit ili, pri promjeni letova, tijekom razdoblja koje se uobičajeno proteže do vremena polaska sljedećeg povezanog leta i uključuje, u iznimnim slučajevima, noćenje;

(v) ‚putovanje’ znači let ili povezani letovi kojim se putnik prevozi od početne točke polaska do konačnog odredišta putnika u skladu s jedinstvenim ugovorom o zračnom prijevozu, pri čemu su odlazna i povratna putovanja odvojena putovanja;

(w) ‚vrijeme polaska’ znači vrijeme kada zrakoplov napušta polazno stajalište, bilo da je odgurnut unatrag ili na vlastiti pogon (vrijeme početka vožnje);

(x) ‚vrijeme dolaska’ znači vrijeme kada zrakoplov stigne do dolaznog stajališta i aktiviraju se njegove kočnice za parkiranje (vrijeme zaustavljanja);

(y) ‚zadržavanje zrakoplova na tlu’ znači razdoblje koje prelazi 30 minuta tijekom kojeg zrakoplov stoji na zemlji između zatvaranja vrata zrakoplova i polijetanja zrakoplova, pri polasku, ili razdoblje koje prelazi 30 minuta između slijetanja zrakoplova i otvaranja vrata zrakoplova, pri dolasku;

(z) ‚noć' je razdoblje između ponoći i 6:00 sati;

(za) ‚dijete' znači svaka osoba koja je na dan polaska leta ili prvog povezanog leta na temelju ugovora o zračnom prijevozu mlađa od 14 godina;

***(zaa) ‚dijete bez pratnje' dijete je koje putuje bez pratnje odraslog skrbnika, u slučaju kad je zračni prijevoznik prihvatio odgovornost za skrb u skladu sa svojim objavljenim pravilima;*** **[Am. 69]**

(zb) ‚malo dijete' znači svaka osoba koja je na dan polaska leta ili prvog povezanog leta na temelju ugovora o zračnom prijevozu mlađa od dvije godine;

(zc) ‚trajni nosač podataka' znači svaki instrument koji putniku omogućuje da pohrani informacije tako da budu dostupne za kasniju upotrebu, tijekom razdoblja koje je primjereno za potrebe informacija i koji omogućuje nepromijenjeno prikazivanje pohranjenih podataka;

(zd) ‚pristupačan oblik' znači oblik koji osobi s invaliditetom ili osobi smanjene pokretljivosti omogućuje pristup svim relevantnim informacijama, među ostalim tako da se toj osobi omogući jednako jednostavan i ugodan pristup kao i osobi bez poteškoća ili invaliditeta te koji ispunjava zahtjeve za pristupačnost definirane u skladu s primjenjivim zakonodavstvom, osobito Direktivom (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća*;

(z***e***) ‚poremećaj' znači uskraćeni ukrcaj, otkazivanje,, kašnjenje u polasku, kašnjenje u dolaskuili zadržavanje zrakoplova na zemlji;

(zf) ‚početna točka polaska' znači polazna točka leta ili prvog povezanog leta u okviru putovanja;

***(zfa) ‚osobni predmet' znači komad neregistrirane prtljage koji ispunjava zahtjeve u pogledu sigurnosti i zaštite, čije su dimenzije najviše 40 x 30 x 15 cm ili može stati ispod sjedala koje se nalazi ispred sjedala na kojem putnik sjedi;* [Am. 70]**

***(zfb) ‚ručna prtljaga' znači komad neregistrirane prtljage koji nije osobni predmet, a koji ispunjava zahtjeve u pogledu sigurnosti i zaštite.* [Am. 71]**

---

* Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (SL L 151, 7.6.2019., str. 70., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).';

3. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 3.*

*Područje primjene*

1. Ova se Uredba primjenjuje na:

   (a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori;

   (b) putnike koji odlaze iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori, osim ako su primili ***jednakovrijedne*** pogodnosti ili naknadu te im je pružena pomoć u toj trećoj zemlji~~, ako je stvarni zračni prijevoznik dotičnog leta zračni prijevoznik Unije~~. **[Am. 72]**

2. Stavak 1. primjenjuje se pod uvjetom da putnici:

(a) imaju kartu za dotični let; ili

(b) zračni prijevoznik ili posrednik premjestio ih je s leta za koji su imali kartu na drugi let, neovisno o razlogu.

~~3. Ova se Uredba ne primjenjuje na putnike koji putuju besplatno ili po umanjenoj tarifi koja izravno ili neizravno nije dostupna javnosti. Međutim, primjenjuje se na putnike kojima je karta izdana u sklopu programa nagrađivanja putnika ili drugog komercijalnog programa zračnog prijevoznika ili posrednika.~~
**[Am. 73]**

4. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 2. točku (d), ova se Uredba primjenjuje samo na putnike koji se prevoze motoriziranim zrakoplovom s fiksnim krilima.

5. Osim ako je drukčije određeno, stvarni zračni prijevoznik odgovoran je za ispunjavanje obveza na temelju ove Uredbe.

6. Ne dovodeći u pitanje članak 12. ove Uredbe, ova se Uredba primjenjuje i na putnike prevezene u skladu s ugovorom o putovanju u paket aranžmanu, kako je definiran u članku 3. točki 3. Direktive (EU) 2015/2302, osim ako je taj ugovor o putovanju u paket aranžmanu raskinut ili ako na njegovo izvršenje utječu razlozi koji nisu poremećaj tog leta.

~~7. Članak 7. ove Uredbe ne primjenjuje se ako do poremećaja dođe na povezanom letu koji polazi iz zračne luke na Grenlandu i u nju stiže.~~ **[Am. 74]**

~~8. Ovom se Uredbom ne dovodi u pitanje pravno stajalište Kraljevine Španjolske u pogledu područja Gibraltara, kao ni istama ni zračne luke izgrađene na njemu.~~ **[Am. 75]**

~~Primjenjuje se na zračnu luku Gibraltar kada, nakon rješavanja spora s Ujedinjenom Kraljevinom, Kraljevina Španjolska može izvršavati djelotvoran nadzor nad tom zračnom lukom i osiguravati da se ova Uredba primjenjuje na tu zračnu luku. Kraljevina Španjolska obavješćuje Komisiju kada su ti uvjeti ispunjeni, a Komisija objavljuje obavijest o rješavanju spora u Službenom listu Europske unije. Ova se Uredba primjenjuje na tu zračnu luku od prvog dana mjeseca koji slijedi nakon datuma objave te obavijesti u Službenom listu Europske unije.;”~~ **[Am. 76]**

4. članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 4.*

*Uskraćeni ukrcaj*

1. Ovaj se članak primjenjuje na putnike koji dođu na ukrcaj na izlaz za ukrcaj, nakon što su završili prijavu putnika za let putem interneta ili u zračnoj luci, kako je odredio stvarni zračni prijevoznik ili posrednik i u vrijeme koje je stvarni zračni prijevoznik ili posrednik unaprijed naveo u pisanom obliku (uključujući elektroničkim putem) ili, ako vrijeme ukrcaja nije naznačeno, najkasnije 45 minuta prije vremena polaska navedenog na putnikovoj karti. Ovaj se članak primjenjuje i na putnike koji ne dođu na ukrcaj kada su unaprijed obaviješteni da će im protiv njihove volje biti uskraćen ukrcaj.

2. Kada stvarni zračni prijevoznik opravdano očekuje da će uskratiti ukrcaj na let, o tome odmah obavješćuje dotične putnike. Stvarni zračni prijevoznik istodobno dotičnim putnicima navodi njihova posebna prava na temelju ove Uredbe koja se primjenjuju u tom slučaju, posebno u pogledu prava na povrat iznosa cijene karte ~~ili~~***,*** preusmjeravanje i ~~na temelju članka 8.~~***naknadu*** te prava na pomoć ~~na temelju članka 9~~***u skladu s ovom Uredbom***. **[Am. 77]**

Stvarni zračni prijevoznik poziva dobrovoljce pod uvjetima koje trebaju dogovoriti svaki dobrovoljac i stvarni zračni prijevoznik***.*** ***Zračni prijevoznik obavješćuje dobrovoljce o njihovim pravima u skladu s ovom Uredbom***. Taj dogovor sa svakim dobrovoljcem o pogodnostima zamjenjuje pravo dobrovoljca na naknadu kako je utvrđeno u članku 7. stavku 1. jedino ako se dobrovoljac izričito suglasi s time u potpisanom dokumentu ili bilo kakvom digitalnom obliku na trajnom nosaču podataka. U nedostatku takve suglasnosti stvarni zračni prijevoznik koji uskraćuje ukrcaj ~~bez nepotrebne odgode, a najkasnije u roku od sedam kalendarskih dana od uskraćenog ukrcaja,~~***odmah*** dobrovoljcu isplaćuje naknadu u skladu s člankom 7. stavkom 1. **[Am. 78]**

3. Ako se ne javi dovoljno dobrovoljaca da bi se ostali putnici s kartama mogli ukrcati na let, stvarni zračni prijevoznik tada može uskratiti ukrcaj putnicima protiv njihove volje, uz iznimku putnika iz članka 11.

4. Stvarni zračni prijevoznik koji uskraćuje ukrcaj dotičnim putnicima odmah pruža informacije o postupanju s pritužbama na temelju članaka 15.a i 16.a.

   Stvarni zračni prijevoznik koji uskraćuje ukrcaj bez nepotrebne odgode dotičnim putnicima na jasan način nudi izbor između povrata iznosa cijene karte i preusmjeravanja u skladu s člankom 8. Odstupajući od članka 8. stavka 1. točke (a), kada putnici kojima je uskraćen ukrcaj imaju pravo na povrat iznosa cijene karte, on se odobrava ~~bez nepotrebne odgode, a najkasnije u roku od sedam kalendarskih dana od uskraćenog ukrcaja~~***odmah***. **[Am. 79]**

Stvarni zračni prijevoznik koji uskraćuje ukrcaj dotičnim putnicima nudi pomoć u skladu s člankom 9. Odstupajući od članka 9. stavka 1. prve alineje, putnicima se odmah osiguravaju osvježavajuća pića.

Stvarni zračni prijevoznik koji uskrati ukrcaj putnicima protiv njihove volje ***odmah*** dotičnim putnicima isplaćuje naknadu u skladu s člankom 7. stavkom 1. ~~bez nepotrebne odgode, a najkasnije u roku od sedam kalendarskih dana od uskraćenog ukrcaja.~~ **[Am. 80]**

~~5. Stavci 3. i 4. primjenjuju se i na povratne letove na kojima je putniku uskraćen ukrcaj zbog toga što se putnik nije iskoristio odlazni let obuhvaćen istim ugovorom o zračnom prijevozu.~~ **[Am. 81]**

***5a. Putniku se ne smije uskratiti ukrcaj pri povratnom putovanju, uključujući ono koje se sastoji od više letova, na temelju toga da putnik nije iskoristio odlazni let povratne karte ili nije platio dodatan iznos u tu svrhu. Ako je putnicima na temelju takvih razloga uskraćen ukrcaj protiv njihove volje, primjenjuje se ovaj članak. Nadalje, stvarni zračni prijevoznik dotičnim putnicima odmah isplaćuje naknadu u skladu s člankom 7. i pruža im pomoć u skladu s člancima 8. i 9.”;*** **[Am. 82]**

~~6. Kada putnik ili posrednik traži ispravak pogrešno upisanog prezimena ili imena jednog ili više putnika ili u slučaju administrativne izmjene tih imena, stvarni zračni prijevoznik to ispravlja ili mijenja najmanje jednom do 48 sati prije polaska bez dodatne naplate putniku ili posredniku.;”~~ **[Am. 83]**

5. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 5.*
*Otkazivanje*

1. U slučaju otkazivanja leta stvarni zračni prijevoznik otkazanog leta o tome odmah obavješćuje dotične putnike. Stvarni zračni prijevoznik istodobno dotičnim putnicima navodi njihova posebna prava na temelju ove Uredbe koja se primjenjuju u tom slučaju, posebno u pogledu povrata iznosa cijene karte i preusmjeravanja na temelju članka 8. te pomoći na temelju članka 9., kao i informacije o postupku za traženje naknade iz članka 7. i o postupanju s pritužbama na temelju članaka 15.a i 16.a.

Stvarni zračni prijevoznik ~~bez nepotrebne odgode dotičnim putnicima navodi razloge otkazivanja. Putnici imaju pravo na zahtjev dobiti razloge~~***elektroničkim putem obavješćuje dotične putnike o razlozima*** otkazivanja ~~u pisanom obliku. Stvarni zračni prijevoznik takve informacije pruža na jasan način u roku od sedam kalendarskih dana od podnošenja zahtjeva~~***čim ta informacija bude dostupna, a u svakom slučaju najkasnije 30 minuta nakon predviđenog vremena polaska***. **[Am. 84]**

2. Stvarni zračni prijevoznik otkazanog leta bez nepotrebne odgode dotičnim putnicima na jasan način nudi izbor između povrata iznosa cijene karte i preusmjeravanja u skladu s člankom 8.

3. Stvarni zračni prijevoznik dotičnim putnicima nudi pomoć u skladu s člankom 9.

4. Putnici imaju pravo dobiti naknadu od stvarnog zračnog prijevoznika za otkazani let u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3. kada odaberu povrat iznosa cijene karte u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) ili preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (c) ~~ili~~***i/ili*** kada stignu na konačno odredište s kašnjenjem u dolasku koje premašuje ~~pragove utvrđene~~***prag utvrđen*** u članku 7. stavku 2. nakon što odaberu preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (b). U tu svrhu zračni prijevoznik putniku sustavno dostavlja unaprijed ispunjen obrazac u pristupačnom obliku i na trajnom nosaču podataka ***u skladu s člankom 16.aa Uredbe [2023/0437(COD)] o izvršenju prava putnika u Uniji***. Zračni prijevoznik dostavlja odgovor u roku utvrđenom u članku 7. stavku 5. **[Am. 85]**

5. Stvarni zračni prijevoznik nije obvezan isplatiti naknadu u skladu s člankom 7. ako može dokazati da je otkazivanje uzrokovano izvanrednim okolnostima i da se otkazivanje nije moglo izbjeći čak ni da je zračni prijevozni poduzeo sve razumne mjere. Na takve izvanredne okolnosti može se pozvati samo ako utječu na dotični let ili ~~barem na jedan od tri prethodna leta u rotacijskom redoslijedu za koje je planirano da ih izvede~~***prethodni let koji je izveo*** isti zrakoplov i pod uvjetom da postoji izravna uzročna veza između nastanka te okolnosti i otkazivanja leta. Teret dokazivanja postojanja te izravne uzročne veze snosi stvarni zračni prijevoznik. ***Ako zračni prijevoznik u pisanom obliku ne predoči dokaz o postojanju izvanrednih okolnosti, zračni prijevoznik mora isplatiti naknadu u skladu s člankom 7.*** **[Am. 86]**

6. Pravo na pomoć na temelju stavka 3. i naknadu na temelju stavka 4. ne primjenjuje se ako su putnici obaviješteni o otkazivanju najmanje 14 kalendarskih dana prije datuma polaska navedenog na putnikovoj karti. Teret dokazivanja toga je li i kada je putnik obaviješten o otkazivanju leta snosi stvarni zračni prijevoznik.;

***6a. U slučaju otkazivanja leta zbog nesolventnosti, stečaja te obustave ili prekida obavljanja usluga zračnog prijevoznika, putnici koji su primorani čekati imaju pravo na povrat iznosa cijene karte ili na preusmjeravanje te na pomoć u skladu s člancima 8. i 9. ove Uredbe. Jednako tako, putnici u zračnom prometu koji još nisu započeli putovanje imaju pravo na povrat iznosa cijene karte. Zračni prijevoznici moraju dokazati da su poduzeli sve potrebne mjere, kao što je ugovaranje police osiguranja ili uspostava jamstvenih fondova, kako bi putnicima koji su primorani čekati, ovisno o slučaju, osigurali pomoć, povrat iznosa cijene karte ili preusmjeravanje. Ta prava vrijede za sve putnike bez obzira na njihovo mjesto boravka, točku polaska ili mjesto kupnje karte.”;*** **[Am. 87]**

6. članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

‘*Članak 6.*

*Kašnjenje*

1. Kada stvarni zračni prijevoznik očekuje kašnjenje leta, o tome obavješćuje dotične putnike odmah, ako je to moguće, a najkasnije do vremena polaska naznačenog na putnikovoj karti. U mjeri u kojoj je to moguće, putnike se redovito obavješćuje o razvoju događaja u stvarnom vremenu. Stvarni zračni prijevoznik istodobno obavješćuje dotične putnike o njihovim posebnim pravima na temelju ove Uredbe koja se primjenjuju u tom slučaju, posebno u pogledu pomoći na temelju članka 9. i informacije o postupku za traženje naknade iz članka 7. i o postupanju s pritužbama na temelju članaka 15.a i 16.a.

Stvarni zračni prijevoznik ~~bez nepotrebne odgode~~***čim ta informacija bude dostupna, a u svakom slučaju najkasnije 30 minuta nakon predviđenog vremena polaska,*** dotičnim putnicima navodi razloge kašnjenja leta. Putnici na zahtjev imaju pravo dobiti razloge kašnjenja u dolasku u pisanom obliku. Stvarni zračni prijevoznik leta koji kasni ~~takve informacije pruža na jasan način~~***šalje putnicima unaprijed ispunjen zajednički obrazac*** u roku od ~~sedam kalendarskih dana od podnošenja zahtjeva~~***48 sati nakon poremećaja u putovanju u svrhu povrata iznosa cijene karte i naknade u skladu s člankom 6.c.*** **[Am. 88]**

2. Stvarni zračni prijevoznik dotičnim putnicima nudi pomoć u skladu s člankom 9.

3. Kada kašnjenje dosegne ~~pragove utvrđene~~***prag utvrđen*** u članku 7. stavku 2. izračunane od vremena polaska navedenog na putnikovoj karti, stvarni zračni prijevoznik dotičnim putnicima bez nepotrebne odgode nudi izbor između povrata iznosa cijene karte i preusmjeravanja u skladu s člankom 8. **[Am. 89]**

***3a. Putnici imaju pravo na naknadu od stvarnog prijevoznika u skladu s člankom 7. ako polaze najviše sat vremena prije predviđenog vremena polaska i stižu na svoje konačno odredište s kašnjenjem od najmanje dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pod uvjetom da je ukupno vrijeme koje je putnik izgubio prije polaska i nakon kašnjenja u dolasku jednako ili veće od praga utvrđenog u članku 7. stavku 2.*** **[Am. 90]**

4. Putnici ~~na zahtjev~~ imaju pravo dobiti naknadu od stvarnog zračnog prijevoznika leta koji kasni u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3. kada stignu na konačno odredište sa zakašnjenjem u dolasku koje premašuje ~~pragove utvrđene~~***prag utvrđen*** u članku 7. stavku 2. ***U tu svrhu stvarni zračni prijevoznik putniku sustavno u roku od 48 sati nakon kašnjenja stavlja na raspolaganje unaprijed ispunjen obrazac u skladu s člankom 16.aa Uredbe [2023/0437(COD)] o izvršenju prava putnika u Uniji].*** **[Am. 91]**

Putnici ~~na zahtjev~~ imaju pravo dobiti naknadu od stvarnog zračnog prijevoznika leta koji kasni u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3. kada odaberu povrat iznosa cijene karte u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) ili preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (c) ili kada stignu na konačno odredište s kašnjenjem u dolasku koje premašuje ~~pragove utvrđene~~***prag utvrđen*** u članku 7. stavku 2. nakon što odaberu preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (b). **[Am. 92]**

5. Ovaj se članak primjenjuje i ako je vrijeme polaska navedeno na putnikovoj karti odgodio stvarni zračni prijevoznik.

   Pravo na pomoć na temelju stavka 2. i naknadu na temelju stavka 4. ne primjenjuje se ako su putnici obaviješteni o takvoj promjeni najmanje 14 kalendarskih dana prije vremena polaska navedenog na putnikovoj karti. Teret dokazivanja je li i kada je putnik obaviješten o promjeni vremena snosi stvarni zračni prijevoznik.

6. Stvarni zračni prijevoznik nije obvezan isplatiti naknadu u skladu s člankom 7. ako može dokazati da je kašnjenje u dolasku uzrokovano izvanrednim okolnostima i da se nije moglo izbjeći čak ni da je zračni prijevozni poduzeo sve razumne mjere. Na takve izvanredne okolnosti može se pozvati samo ako utječu na dotični let ili barem na ~~jedan od tri prethodna leta u rotacijskom redoslijedu za koje je planirano da ih izvede~~***prethodni let koji izvodi*** isti zrakoplov i pod uvjetom da postoji izravna uzročna veza između nastanka te okolnosti i kašnjenja u polasku sljedećeg leta. Teret dokazivanja postojanja te izravne uzročne veze snosi stvarni zračni prijevoznik.~~;~~ ***Ako zračni prijevoznik u pisanom obliku ne predoči dokaz o postojanju izvanrednih okolnosti, zračni prijevoznik mora isplatiti naknadu u skladu s člankom 7. Gore navedeno ne oslobađa zračne prijevoznike zahtjeva da putnicima pruže pomoć u skladu s člankom 9.”;*** **[Am. 93]**

7. umeću se sljedeći članci:

*‘Članak 6.*

*Zadržavanje zrakoplova na tlu*

1. U slučaju zadržavanja zrakoplova na tlu, stvarni zračni prijevoznik, u mjeri u kojoj je to moguće, putnicima pruža informacije redovito i u stvarnom vremenu.

2. Podložno ograničenjima u pogledu sigurnosti ili zaštite, kada dođe do zadržavanja zrakoplova na tlu, stvarni zračni prijevoznik osigurava odgovarajuće grijanje ili hlađenje putničke kabine, besplatan pristup sanitarnim prostorijama u zrakoplovu i osigurava da putnici iz članka 11. imaju odgovarajuću skrb. Osim ako bi se time produljilo zadržavanje zrakoplova na tlu ili osim ako to nije u skladu sa zahtjevima u pogledu zračne sigurnosti ili zaštite zračnog prometa, stvarni zračni prijevoznik u zrakoplovu osigurava besplatnu vodu za piće.

3. Ako zadržavanje zrakoplova na tlu dosegne trajanje od ~~tri~~***dva*** sata u zračnoj luci ***s komercijalnim putničkim prometom*** na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori, zrakoplov odlazi na izlaz za iskrcaj ili na drugu odgovarajuću točku za iskrcaj gdje se putnicima dopušta da se iskrcaju. Nakon tog roka zadržavanje zrakoplova na tlu može se produljiti jedino ako zrakoplov ne može napustiti svoj položaj na tlu zbog razloga povezanih sa sigurnošću, useljavanjem, kontrolom zračnog prometa ili zaštitom. **[Am. 94]**

4. Putnici iskrcani u skladu sa stavkom 3. imaju pravo na prava predviđena na temelju članka 6. i, ako je to primjenjivo, članka 11., uzimajući u obzir zadržavanje zrakoplova na tlu i vrijeme polaska navedeno na putnikovoj karti.

*Članak 6.b*

*Propušteni povezani let tijekom putovanja u okviru jedinstvenog ugovora o zračnom prijevozu*

1. Ako putnik propusti povezani let tijekom putovanja zbog poremećaja na prethodnom letu, stvarni zračni prijevoznik prethodnog leta odgovoran je za osiguravanje preusmjeravanja putniku u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (b) i pružanje pomoći u skladu s člankom 9.

2. Kada stvarni zračni prijevoznik ne može preusmjeriti putnika unutar roka utvrđenog u članku 7. stavku 2. točkama (a) i (b), izračunano od vremena polaska navedenog na putnikovoj karti za propušteni povezani let, stvarni zračni prijevoznik dotičnim putnicima bez nepotrebne odgode na jasan način nudi izbor između povrata iznosa cijene karte i preusmjeravanja u skladu s člankom 8.

3. Putnici također imaju pravo ~~na zahtjev~~ dobiti naknadu od zračnog prijevoznika koji izvodi poremećeni let u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3. ako stignu na konačno odredište s kašnjenjem u dolasku koje premašuje ~~pragove utvrđene~~***prag utvrđen*** u članku 7. stavku 2. **[Am. 95]**

   Putnici imaju pravo na zahtjev dobiti naknadu od zračnog prijevoznika koji izvodi poremećeni let u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 3. kada odaberu povrat iznosa cijene karte u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) ili preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (c) ili kada stignu na konačno odredište s kašnjenjem u dolasku koje premašuje ~~pragove utvrđene~~***prag utvrđen*** u članku 7. stavku 2. nakon što odaberu preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (b). **[Am. 96]**

***U slučaju primjene stavaka 2. i 3. ovog članka, stvarni zračni prijevoznik putniku sustavno u roku od 48 sati nakon propuštenog povezanog leta stavlja na raspolaganje unaprijed ispunjen obrazac u skladu s člankom 16.aa Uredbe [2023/0437(COD)] o izvršenju prava putnika u Uniji.***
**[Am. 97]**

~~4. Ako putnik planira i obavi zaustavljanje, zračna luka u kojoj je zaustavljanje obavljeno smatra se konačnim odredištem putnika.;~~
**[Am. 98]**

***Članak 6.c.***
***Izvanredne okolnosti***

***1. Izvanrednim okolnostima smatraju se događaji koji po svojoj prirodi i uzroku nisu prisutni pri normalnom obavljanju djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika i izvan su njegove stvarne kontrole. Za potrebe ove Uredbe, izvanredne okolnosti ograničene su na okolnosti utvrđene u Prilogu;***

2. ***Ako putnik ima pravo na naknadu od zračnog prijevoznika u skladu s člancima 4., 5. i 6., zračni prijevoznik putniku u roku od 48 sati u pisanom obliku šalje informacije o postojanju ili nepostojanju izvanrednih okolnosti te omogućuje pristup unaprijed ispunjenom zajedničkom obrascu u skladu s [člankom 16.aa Uredbe [2023/..] o izvršenju prava putnika u Uniji].***

3. ***Ako nastupi neuobičajen događaj izvan kontrole jedne ili više država članica koji ima velik utjecaj na zračni prijevoz i bitne nepovoljne posljedice za zrakoplovni sektor te koji nije naveden u Prilogu ovoj Uredbi, Komisija je ovlaštena donijeti delegirani akt u skladu s člankom 16.h kako bi izmijenila iscrpan popis iz tog priloga dodavanjem relevantne izvanredne okolnosti, pod uvjetom da je to strogo potrebno kako bi se odgovorilo na takav neuobičajeni događaj.”;* [Am. 99]

8. članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 7.*

*Pravo na naknadu*

1. U slučaju poremećaja primjenjuju se sljedeći iznosi naknade pod uvjetima utvrđenima u člancima 4., 5., 6. ili 6.a i u ovom članku:

   (a) 300 EUR za sva putovanja ~~unutar Unije i za putovanja od 3 500~~***od 1 500*** kilometara ili manje; **[Am. 100]**

   (b) ~~500~~***400*** EUR za ***sva*** putovanja ~~dulja od~~***udaljenosti između 1 500 i*** 3 500 kilometara~~.~~***;*** **[Am. 101]**

   ***(ba) 600 EUR za sva putovanja dulja od 3 500 kilometara;*** **[Am. 102]**

   ~~Odstupajući od točke (a), za putovanja između najudaljenijih regija i drugog državnog područja države članice na koje se primjenjuju Ugovori, iznosi naknade utvrđuju se na temelju stvarne udaljenosti putovanja.~~ **[Am. 103]**

***1a. Svake tri godine Komisija donosi delegirani akt kojim se automatski prilagođavaju iznosi naknade iz ovog stavka kombiniranoj ukupnoj stopi inflacije za tri prethodne godine na temelju europskog indeksa potrošačkih cijena koji objavljuje Eurostat u skladu s Uredbom (EU) 2016/792*.*** **[Am. 104]**

2. U slučaju kašnjenja u dolasku nakon preusmjeravanja do kojeg je došlo zbog otkazivanja na temelju članka 5., kašnjenja u dolasku na temelju članka 6. ili kašnjenja u dolasku nakon propuštenog povezanog leta na temelju članka 6.b, pravo na naknadu ostvaruje se za kašnjenja u ~~dolasku koja su dulja od:~~***dolsku ili nakon gubitka vremena u skladu s člankom 6. stavkom 3.a od tri sata ili više, bez obzira na udaljenost putovanja.*** **[Am. 105]**

~~(a) četiri sata za sva putovanja unutar Unije i za putovanja od 3 500 kilometara ili manje;~~ **[Am. 106]**

~~(b) šest sati za putovanja dulja od 3 500 kilometara.~~ **[Am. 107]**

3. Za određivanje udaljenosti za potrebe ove Uredbe, osnova za izračun je udaljenost između početne točke polaska i konačnog odredišta. U slučaju povezanog leta u obzir se uzimaju samo početna točka polaska i zračna luka konačnog odredišta. Te udaljenosti mjere se s pomoću metode za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome.”;

4. Ako su putnici izabrali nastavak ***svojeg*** putovanja na temelju članka 8. stavka 1. ~~točke (b)~~***točaka (a), (b) ili (c)***, a tijekom preusmjeravanja dođe do još jednog poremećaja, pravo putnika na naknadu ~~može se ostvariti samo jednom~~***vrijedi*** tijekom ~~putovanja~~***preusmjeravanja do početne točke polaska ili*** do konačnog odredišta. **[Am. 108]**

***4a. Odšteta na koju se odnosi stavak 1. isplatit će se elektronskim bankovnim transferom na račun koji navede putnik koji podnosi zahtjev. Stvarni zračni prijevoznik i putnik koji podnosi zahtjev mogu se na trajnom nosaču podataka dogovoriti da se naknada plaća samo kreditnom karticom ili gotovinom.*** **[Am. 109]**

***4b. Teret dokazivanja toga kada je i kako putnik prihvatio dogovor o obliku isplate naknade iz stavka 4.a ovog članka snosi stvarni zračni prijevoznik.*** **[Am. 110]**

5. Zahtjeve za naknadu na temelju ovog članka putnik podnosi ***putem unaprijed ispunjenog zajedničkog obrasca koji je poslao stvarni zračni prijevoznik*** u roku od ~~šest mjeseci od~~ stvarnog***godine dana od*** datuma ~~polaska navedenog na putnikovoj karti~~***kada je let izveden ili se planirao izvesti***. U roku od ~~14 kalendarskih~~***sedam radnih*** dana od podnošenja zahtjeva stvarni zračni prijevoznik ili plaća naknadu ili putniku daje obrazloženje za neplaćanje naknade u skladu s člankom 5. stavkom 5. ili člankom 6. stavkom 6. ***i člankom 6.c***, uključujući, ako je to primjenjivo, jasno i potkrijepljeno objašnjenje izvanrednim okolnostima. ~~Ako upravno tijelo zračne luke aktivira svoj plan za nepredvidive situacije, taj se rok može produljiti na 30 kalendarskih dana.~~ **[Am. 111]**

Ako stvarni zračni prijevoznik ne isplati zatraženu naknadu, putnik može podnijeti pritužbu u skladu sa stavkom 16.a.

6. ~~Naknada se isplaćuje u gotovini ili na drugi način, ako se putnik s time suglasi u potpisanom dokumentu ili bilo kakvom digitalnom obliku na trajnom nosaču podataka.;”~~ **[Am. 112]**

---

* ***Uredba (EU) 2016/792 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o harmoniziranim indeksima potrošačkih cijena i indeksu cijena stambenih objekata i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 2494/95 (SL L 135, 24.5.2016., str. 11.).’;***

9. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 8.*
*Pravo na povrat iznosa cijene karte ili preusmjeravanje*

1. U slučaju poremećaja, ~~putnicima se besplatno nudi izbor između sljedećih mogućnosti~~***stvarni zračni prijevoznik bez daljnjeg razmatranja i*** pod uvjetima utvrđenima u člancima 4., 5., 6. ili 6.~~a~~***b*** i u ovom članku ***putnicima besplatno nudi izbor između sljedećih mogućnosti***: **[Am. 113]**

(a) automatski povrat ***nakon podnošenja zahtjeva putem unaprijed ispunjenog zajedničkog obrasca*** u roku od ~~14 kalendarskih~~***sedam radnih*** dana od datuma ~~polaska poremećenog leta navedenog~~***podnošenja zahtjeva putnika za poremećeni let naveden*** na putnikovoj karti, ~~u gotovini ili na drugi način, ako se~~***isključivo putem elektroničkog bankovnog prijenosa, povrata sredstava na kreditnu karticu ili bankovnog naloga na račun koji je naveo ovlašteni*** putnik ~~s time suglasio u potpisanom dokumentu ili bilo kakvom digitalnom obliku na trajnom nosaču podataka~~, iznosa pune cijene karata za dio ili dijelove jednog ili više putovanja koji nisu ostvareni i za dio ili dijelove jednog ili više putovanja koji su ostvareni ako let više ne služi svrsi u odnosu na prvotne putne planove putnika, zajedno s povratnim letom do početne točke polaska, ako je relevantno, prvom prilikom nakon vremena polaska navedenog na putnikovoj karti ili, u dogovoru s putnikom, prije tog trenutka; **[Am. 114]**

(b) nastavak putovanja putnika ***prema usporedivim uvjetima prijevoza*** preusmjeravanjem putnika do njegova konačnog odredišta prvom mogućom prilikom nakon vremena polaska navedenog na putnikovoj karti ili, u dogovoru s putnikom, prije tog trenutka; ili **[Am. 115]**

(c) preusmjeravanje***, prema usporedivim uvjetima prijevoza,*** do konačnog odredišta na kasniji datum koji putniku odgovara, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta. **[Am. 116]**

***Stvarni zračni prijevoznik na temelju ovog članka pruža informacije putnicima na jasan i nedvosmislen način elektroničkim putem, a na zahtjev putnika i na druge načine, primjerice u papirnatom obliku.*** **[Am. 117]**

~~Ako upravno tijelo zračne luke aktivira svoj plan za nepredvidive situacije u skladu s člankom 10.a, rok iz točke (a) ovog stavka može se produljiti na 30 kalendarskih dana.~~ **[Am. 118]**

2. Kako bi putnik što prije stigao na svoje odredište kako je utvrđeno na temelju stavka 1.***, uz ukupno vrijeme putovanja što je razumno moguće bliže planiranom ukupnom vremenu putovanja prvotnog leta***, stvarni zračni prijevoznik, ovisno o raspoloživosti i pod uvjetom da je to u skladu s usporedivim uvjetima prijevoza utvrđenima u ugovoru o zračnom prijevozu, putniku nudi barem jednu od sljedećih zamjenskih mogućnosti za razmatranje i suglasnost u potpisanom dokumentu ili bilo kakvom digitalnom obliku na trajnom nosaču podataka: **[Am. 119]**

(a) let ili povezane letove na istoj liniji koja je utvrđena u ugovoru o zračnom prijevozu;

(b) drugu liniju~~, uključujući do ili od zamjenskih~~ ***između istih*** zračnih luka ~~koje nisu zračne luke navedene~~***polaska i dolaska, kako je navedeno*** u ugovoru o zračnom prijevozu~~, u kojem slučaju stvarni zračni prijevoznik snosi troškove transfera putnika od zračne luke navedene u ugovoru o zračnom prijevozu do zamjenske zračne luke ili do zračne luke navedene u ugovoru o zračnom prijevozu od zamjenske zračne luke~~; **[Am. 120]**

***(ba) preusmjeravanje do ili od zamjenskih zračnih luka koje nisu zračne luke navedene u ugovoru o zračnom prijevozu, kada stvarni zračni prijevoznik snosi troškove transfera putnika između zračne luke navedene u ugovoru o zračnom prijevozu i zamjenske zračne luke;*** **[Am. 121]**

(c) korištenje usluga koje izvodi drugi zračni prijevoznik; ili

(d) ako je primjereno za udaljenost koju treba prijeći, korištenje druge vrste prijevoza.

***U slučaju preusmjeravanja drugom vrstom prijevoza ili s drugim zračnim prijevoznikom, stvarni zračni prijevoznik ostaje odgovoran za informacije, pomoć i preusmjeravanje samo do polaska te usluge preusmjeravanja. Stvarni zračni prijevoznik ostaje odgovoran za naknadu zbog kašnjenja pri dolasku na konačno odredište u skladu s člankom 7. Prijevoznik koji obavlja uslugu preusmjeravanja odgovoran je za osiguranje svih ostalih prava povezanih s tom uslugom u skladu s primjenjivim pravom Unije o pravima putnika za tu vrstu prijevoza.*** **[Am. 122]**

3. Ako je putnik obavijestio stvarnog zračnog prijevoznika o svojem izboru da nastavi putovanje u skladu sa stavkom 1. točkom (b) i stavkom 4. i ako stvarni zračni prijevoznik u roku od tri sata nije ponudio preusmjeravanje ***prema usporedivim uvjetima prijevoza***, putnik može sam organizirati svoje preusmjeravanje u skladu sa stavkom 2. ***Ako putnik odluči sam organizirati svoje preusmjeravanje, o tome je dužan obavijestiti stvarnog zračnog prijevoznika. Putnik ima pravo odbiti opcije preusmjeravanja ako te opcije nisu prema usporedivim uvjetima prijevoza i u tom slučaju zadržava prava na pomoć iz članka 9. dok čeka preusmjeravanje.*** **[Am. 123]**

U slučaju otkazivanja, prvi podstavak primjenjuje se od vremena polaska navedenog na putnikovoj karti.

Kada sami organiziraju svoje preusmjeravanje putnici moraju ograničiti troškove na one koji su potrebni, razumni i primjereni. Stvarni zračni prijevoznik putniku nadoknađuje troškove koji ne premašuju 400 % ukupne cijene karte ili karata putnika u roku od ~~14 kalendarskih~~***sedam radnih*** dana od podnošenja zahtjeva. ~~Ako upravno tijelo zračne luke aktivira plan za nepredvidive situacije, taj se rok može produljiti na 30 kalendarskih dana.~~ **[Am. 124]**

4. Putnik može izabrati između povrata iznosa cijene karte u skladu u skladu sastavkom 1. točkom (a) ili preusmjeravanja na kasniji datum u skladu sa stavkom 1. točkom (c), sve dok putnik ne prihvati preusmjeravanje prvom mogućom prilikom koju je ponudio stvarni zračni prijevoznik u skladu sa stavkom 1. točkom (b) ili dok se putnik ne odluči sam preusmjeriti u skladu sa stavkom 3.

Putnik obavješćuje stvarnog zračnog prijevoznika o svojem izboru.;

***4a. Stvarni zračni prijevoznik na temelju ovog članka pruža informacije putnicima na jasan i nedvosmislen način elektroničkim putem, a na zahtjev putnika i na druge načine, primjerice u papirnatom obliku. Teret dokazivanja u vezi s putnikovim izborom snosi stvarni zračni prijevoznik. U tu svrhu stvarni zračni prijevoznik također osigurava da se izbor putnika u skladu s ovim člankom potvrdi potpisanim dokumentom ili bilo kakvim digitalnim oblikom na trajnom nosaču podataka.";*** **[Am. 125]**

10. članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

*'Članak 9.*
*Pravo na pomoć*

1. ~~U slučaju poremećaja i podložno uvjetima utvrđenima u člancima 4., 5., 6., 6.a i 6.b i u ovom članku te ako se vrijeme čekanja na njihov let ili zamjenski prijevoz produlji za najmanje dva sata~~***Kad se upućuje na ovaj članak***, putnicima se besplatno nudi sljedeće: **[Am. 126]**

(a) osvježavajuća pića svaka dva sata čekanja;

(b) obrok nakon tri sata, a zatim svakih pet sati čekanja s najviše tri obroka dnevno;

(c) ~~tekstualne poruke,~~ pristup internetu i dva telefonska poziva. **[Am. 127]**

Stvarni zračni prijevoznik može ograničiti ili odbiti pružiti pomoć predviđenu na temelju prvog podstavka ako bi njezino pružanje dovelo do daljnjeg kašnjenja polaska leta koji kasni ili preusmjeravanja, uključujući polazak zamjenskog prijevoza.

2. Osim toga, kada je potreban boravak tijekom jedne ili više noći dok čekaju let ili zamjenski prijevoz, putnicima se besplatno nudi sljedeće:

(a) hotelski smještaj;

(b) prijevoz od zračne luke do mjesta smještaja i povratak u zračnu luku.

3. Stvarni zračni prijevoznik može koristiti vaučere za ispunjavanje svojih obveza na temelju stavka 1. točaka (a) i (b) te stavka 2. Vaučeri pruženi u skladu sa stavkom 1. moraju se moći upotrijebiti u svim trgovinama koje prodaju hranu i osvježavajuća pića u zračnoj luci u kojoj su dotični putnici primorani čekati, na njihovu letu i, ako je primjereno, u smještaju predviđenom na temelju stavka 2. točke (a). ***Vaučer pružen u skladu sa stavkom 2. točkom (a) može se izdati samo ako je stvarni zračni prijevoznik unaprijed rezervirao sobu za dotičnog putnika.*** **[Am. 128]**

4. Ako stvarni zračni prijevoznik ne ispuni svoje obveze na temelju stavaka 1., 2. i 3., dotični putnici mogu se sami organizirati. Zračni prijevoznik koji izvodi poremećeni let putnicima nadoknađuje troškove u roku od 14 kalendarskih dana od podnošenja zahtjeva za povrat iznosa cijene karte u mjeri u kojoj su ti troškovi potrebni, razumni i razmjerni trajanju vremena čekanja i troškovima ***smještaja,*** osvježavajućih pića i obroka na lokaciji zračne luke ili na lokaciji smještaja na kojima su putnici primorani čekati. ***U slučaju da zračni prijevoznik ne osigura hotelski smještaj u roku od tri sata, putnik ima pravo organizirati vlastiti smještaj, a zračni prijevoznik mu za njega nadoknađuje troškove po predočenju odgovarajućeg računa u roku od sedam radnih dana.*** Ako upravno tijelo zračne luke aktivira plan za nepredvidive situacije, taj se rok može produljiti na ~~30~~***[…]*** kalendarskih dana. ***Iznos je nadoknadiv do gornje granice za troškove hotelskog smještaja navedene u indeksu koji objavljuje Komisija i koji odražava cijene u državama članicama u skladu s podacima Eurostata, pomnožene s koeficijentom 2 kako bi se uzela u obzir ograničena dostupnost i cijene u vrijeme najveće potražnje te kako bi se stvarni zračni prijevoznici potaknuli na pružanje smještaja u roku od tri sata. Ako gornja granica pomnožena s koeficijentom nije dovoljna za pokrivanje troškova odgovarajućeg smještaja za dotičnog putnika, pravo putnika na organiziranje vlastitog smještaja ne oslobađa stvarnog zračnog prijevoznika obveze pružanja smještaja.*** **[Am. 129]**

5. U svim zračnim lukama Unije ***s komercijalnim putničkim prometom*** upravno tijelo zračne luke uspostavlja mehanizme kojima se osigurava da se voda za piće i postaje za punjenje elektroničkih uređaja mogu besplatno staviti na raspolaganje, bez obzira na doba dana, let ili terminal. **[Am. 130]**

6. Ako je poremećaj uzrokovan izvanrednim okolnostima i nije se mogao izbjeći čak ni ako je zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere, zračni prijevoznik može ograničiti smještaj predviđen u skladu sa stavkom 2. točkom (a) na najviše tri noćenja.

7. Ako putnik na prvotnoj točki polaska odabere povrat iznosa cijene karte na temelju članka 8. stavka 1. točke (a) ili ako se odluči za preusmjeravanje na kasniji datum na temelju članka 8. stavka 1. točke (c), putnik više nema pravo na pomoć na temelju članka 9. stavka 1. i članka 9. stavka 2. u odnosu na relevantni let.”;

11. članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 10.*

*Premještaj u viši ili niži razred*

1. Ako zračni prijevoznik premjesti putnika u razred viši od onoga za koji je karta kupljena, ne zahtijeva nikakvu nadoplatu.

2. Ako stvarni zračni prijevoznik putnika smjesti u razred prijevoza niži od onoga za koji je kupljena karta, stvarni zračni prijevoznik u roku od ~~14~~***sedam radnih*** dana od smještanja u niži razred putniku, bez podnošenja zahtjeva i na način predviđen u članku 7. stavku 6., ~~isplaćuje naknadu koja je istovjetna barem sljedećem~~***nadoknađuje***: **[Am. 131]**

   (a) ~~40~~***30*** % cijene leta za ***sve*** letove od ~~3 500~~***1 500*** km ili manje~~;~~***,*** ili **[Am. 132]**

   (b) ~~75~~***50*** % cijene leta za ***sve*** letove ***unutar Unije*** dulje od ***1 500 km i za sve ostale letove između 1 500 i*** 3 500 km~~.~~***, ili*** **[Am. 133]**

***(ba) 75 % cijene leta za sve letove koji ne spadaju pod (a) ili (b), uključujući letove između europskog državnog područja država članica i francuskih najudaljenijih regija.*** **[Am. 134]**

3. Ako cijena leta nije navedena na karti, naknada iz stavka 2. izračunava se razmjerno udjelu leta u ukupnoj udaljenosti obuhvaćenoj u ugovoru o zračnom prijevozu, izračunanoj u skladu s člankom 7. stavkom 3.

4. Cijena leta iz ovog članka ne uključuje poreze ni pristojbe navedene na karti, pod uvjetom da ni obveza plaćanja tih poreza i pristojbi ni njihov iznos ne ovise o razredu prijevoza za koji je ta karta kupljena.

5. Ovaj se članak ne primjenjuje na ~~pogodnosti koje su uključene u višu tarifu unutar istog razreda prijevoza~~***pomoćne usluge***, kao što su posebna sjedala ili posluživanje hrane i pića***, koji su neovisni o razredu i prodaju se zasebno***.”; **[Am. 135]**

12. umeće se sljedeći članak:

*‘Članak 10.a*
*Planovi zračne luke za nepredvidive situacije*

1. U zračnim lukama Unije ~~čiji je godišnji putnički promet veći od pet~~***s godišnjim putničkim prometom od najmanje četiri*** milijuna putnika ***tijekom najmanje tri uzastopne godine*** upravno tijelo zračne luke osigurava da su operativne usluge upravnog tijela zračne luke i pružateljâ ključnih usluga u zračnim lukama, osobito zračnih prijevoznika i pružatelja zemaljskih usluga, koordinirane odgovarajućim planom za nepredvidive situacije s obzirom na moguće situacije višestrukih otkazivanja letova~~,~~, višestrukih kašnjenja letova, ili oboje, koje dovode do znatnog broja putnika koji su primorani čekati u zračnoj luci. Plan za nepredvidive situacije utvrđuje se kako bi se osiguralo da se putnicima koji su primorani čekati daju odgovarajuće informacije i sadržava aranžmane za smanjenje vremena čekanja i nelagode putnika. **[Am. 136]**

2. U planovima zračne luke za nepredvidive situacije uzimaju se u obzir posebne i pojedinačne potrebe putnika iz članka 11.

3. Plan za nepredvidive situacije utvrđuje se posebno uz sudjelovanje odbora korisnika zračne luke iz Direktive Vijeća 96/67/EZ*, pružatelja zemaljskih usluga i pružatelja drugih ključnih usluga u zračnim lukama***, uključujući pružatelje posebne pomoći za putnike s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću. Plan za nepredvidive situacije po potrebi se izrađuje uz sudjelovanje relevantnih nadležnih tijela***. Plan za nepredvidive situacije također sadržava podatke za kontakt osobe ili osoba koje su zračni prijevoznici koji sudjeluju u odboru korisnika zračne luke imenovali da ih zastupaju na licu mjesta u slučaju višestrukih otkazivanja letova, višestrukih kašnjenja letova, ili oboje. Zračni prijevoznik osigurava da svaka imenovana osoba ima potrebna sredstva za pomoć putnicima u skladu s obvezama koje proizlaze iz ove Uredbe u slučaju poremećaja. **[Am. 137]**

4. Upravno tijelo zračne luke dostavlja plan za nepredvidive situacije odboru korisnika zračne luke iz Direktive 96/67/EZ i, na zahtjev, nacionalnom provedbenom tijelu ~~kojem je povjerena provedba ove Uredbe na temelju~~***imenovanom u skladu s člankom 16. Nacionalno provedbeno tijelo prati usklađenost upravnog tijela zračne luke sa zahtjevima iz ovog*** članka ~~16. stavka 1. ove Uredbe.~~ **[Am. 138]**

5. Država članica može odlučiti da zračna luka koja nije obuhvaćena stavkom 1., a nalazi se na njezinu državnom području, treba ispuniti obveze utvrđene u stavcima od 1. do 4.

6. U zračnim lukama Unije s godišnjim putničkim prometom manjim od praga iz stavka 1. ili koje nisu obuhvaćene odlukom države članice na temelju stavka 5., upravno tijelo zračne luke ulaže sve razumne napore kako bi koordiniralo korisnike zračne luke i s korisnicima zračne luke dogovorilo o obavješćivanju putnika koji su primorani čekati u slučaju višestrukih otkazivanja letova, višestrukih kašnjenja letova, ili oboje, što dovodi do znatnog broja putnika koji su primorani čekati u zračnoj luci.

---

* Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).”;

13. članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 11.*

*Putnici s posebnim potrebama*

***-1. Pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti utvrđenima ovim člankom ne dovode se u pitanje prava tih osoba na temelju Uredbe (EZ) br. 1107/2006.*** **[Am. 139]**

1. Sve informacije koje se pružaju putnicima na temelju ove Uredbe moraju biti dostupne u pristupačnom obliku.

2. Ovaj se članak primjenjuje na sve osobe s invaliditetom, osobe smanjene pokretljivosti, malu djecu, djecu bez pratnje i trudnice, pod uvjetom da je stvarni zračni prijevoznik obaviješten o njihovim posebnim potrebama za pomoći najkasnije u trenutku najave poremećaja. Primjenjuje se i na osobe kojima je potrebna posebna medicinska pomoć, pod uvjetom da je stvarni zračni prijevoznik obaviješten o njihovim potrebama za posebnom medicinskom pomoći najkasnije u trenutku prijave za let. Stvarni zračni prijevoznici mogu tražiti dokaz o postojanju takvih potreba.

Smatra se da takva obavijest obuhvaća sva putovanja na temelju ugovora o zračnom prijevozu.

3. ~~Najkasnije prilikom prijave za let i podložno dostupnosti slobodnih mjesta~~***U skladu s istim ugovorom o zračnom prijevozu***, svakoj osobi koja prati osobe iz stavka 2. ili koja prati dijete, ***zračni prijevoznik*** besplatno ~~se~~ nudi mogućnost da sjedi na sjedalu koje se nalazi pored sjedala na kojem sjedi ta osoba ili to dijete. ***U slučaju da susjedna sjedala nisu dostupna, zračni prijevoznik nastoji pomoći osobi/osobama u pratnji da pronađu susjedna sjedala.*** **[Am. 140]**

4. Pri ukrcaju stvarni zračni prijevoznici daju prednost osobama iz stavka 2. i svim osobama ili priznatim psima pomagačima koji ih prate***, kao i djeci u dječjim kolicima te osobi koja ih prati***. **[Am. 141]**

***4a. Stvarni zračni prijevoznici moraju osigurati, bez dodatnih troškova, da se dojenčad i djeca kojoj su potrebna dječja kolica mogu prevesti dječjim kolicima do izlaza za ukrcaj ili vrata zrakoplova te da im se dječja kolica stave na raspolaganje na vratima zrakoplova, osim ako postoje sigurnosna, zaštitna, kapacitetna ili operativna ograničenja.*** **[Am. 142]**

***4b. Ako zračna luka ne ispuni svoje obveze iz članaka 7. i 8. Uredbe (EZ) br. 1107/2006 i zbog toga osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti ili maloljetnici bez pratnje propuste svoj let, zračni prijevoznik odgovoran je za naknadu štete, preusmjeravanje i pružanje pomoći tim putnicima u skladu s člancima 7., 8. i 9. ove Uredbe. Do ... [datum početka primjene ove Uredbe o izmjeni] Komisija provedbenim aktom u skladu s člankom 16.bd ove Uredbe utvrđuje detaljne aranžmane za primjenu odgovarajućih odgovornosti zračnog prijevoznika i upravnog tijela zračne luke te načine pravne zaštite. Ovim se provedbenim aktom ne umanjuju odgovornosti zračnog prijevoznika u pogledu naknade štete, preusmjeravanja i pružanja pomoći putnicima na temelju ovog stavka.*** **[Am. 143]**

5. Pri pružanju preusmjeravanja i pomoći u skladu s člancima 8. i 9. stvarni zračni prijevoznik posebnu pozornost posvećuje potrebama osoba iz stavka 2. Zračni prijevoznici što je prije moguće osiguravaju preusmjeravanje i pomoć tim osobama, kao i svim osobama ili priznatim psima pomagačima koji ih prate.

6. Članak 9. stavak 6. ne primjenjuje se na putnike iz stavka 2. ni na osobe ili priznate pse pomagače koji ih prate.”;

***13a. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 11.a***

***Pravo na osobni predmet i ručnu prtljagu***

***1. Putnicima je uvijek dopušteno unijeti u zrakoplov jedan osobni predmet, kao što je mala torba, ručna torba, ruksak ili torba za prijenosno računalo, pod uvjetom da ga je moguće sigurno spremiti ispod sjedala koje se nalazi ispred sjedala na kojem putnik sjedi. Za taj osobni predmet zračni prijevoznici ne naplaćuju putniku nikakvu doplatu niti dodatne naknade povrh cijene zrakoplovne karte. U trenutku rezervacije ili po njezinu izvršenju prijevoznici su dužni dati jasne, transparentne i lako dostupne informacije o zahtjevima u pogledu težine i dimenzija osobnog predmeta, osiguravajući tako potpunu obaviještenost putnika prije njihova putovanja.***

2. ***Putnicima je uvijek dopušteno unijeti u zrakoplov jedan komad ručne prtljage. Ručna prtljaga ne podliježe doplati na cijenu zrakoplovne karte ako su njezine maksimalne dimenzije 100 cm (zbroj duljine, širine i visine) i ako je njezina maksimalna težina sedam kilograma. Zračni prijevoznici mogu primjenjivati različite odredbe o dodatnoj ili većoj ručnoj prtljazi.***

   ***Ručna prtljaga može se pohraniti u kabini zrakoplova (kao ručna prtljaga) ili u teretnom prostoru zrakoplova kao predana prtljaga. Prijevoznik može odbiti unošenje takve ručne prtljage u zrakoplov samo iz sigurnosnih razloga povezanih s težinom ili veličinom ručne prtljage u odnosu na značajke zrakoplova.***

   ***U trenutku rezervacije ili po njezinu izvršenju zračni prijevoznici daju jasne, transparentne i lako dostupne informacije o zahtjevima u pogledu težine i dimenzija ručne prtljage osiguravajući tako potpunu obaviještenost putnika prije njihova putovanja.***

***3. Ako u kabini zrakoplova ostane osobni predmet ili ručna prtljaga, stvarni i ugovorni zračni prijevoznici unaprijed utvrđuju koja je strana odgovorna za rješavanje naknadnih zahtjeva. Po dovršetku rezervacije, imenovani odgovorni zračni prijevoznik automatski obavještava putnike o postupku preuzimanja zaboravljenih osobnih predmeta ili ručne prtljage. Te se informacije priopćavaju na jasan i razumljiv način te uključuju elektroničke podatke za kontakt, primjenjive obrasce i sve ostale relevantne podatke potrebne da bi putnik podnio zahtjev.”;* [Am. 144]**

***13b. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 11.aa***
***Pravo na prijenos karte u slučaju smrti dotičnog putnika ili člana uže obitelji***

1. ***Prijenos karte na drugu osobu dopušten je u slučaju smrti dotičnog putnika ili člana uže obitelji. Putnik kojega se taj gubitak tiče ili osoba koja obavlja obveze preminulog putnika može zatražiti prijenos karte uz predočenje odgovarajuće popratne dokumentacije na trajnom nosaču podataka.***
2. ***Zračni prijevoznici, operatori ili posrednici obvezni su obrađivati takve zahtjeve pod transparentnim i poštenim uvjetima.***
3. ***Ako se takav zahtjev podnese najmanje 72 sata prije leta, zajedno s odgovarajućom popratnom dokumentacijom na trajnom nosaču podataka, on se u svim slučajevima smatra razumnim i ne podliježe dodatnim naknadama.***

***4. Ako se takav zahtjev podnese najmanje 72 sata prije polaska leta, zajedno s odgovarajućom popratnom dokumentacijom na trajnom nosaču podataka, zračni prijevoznik ili posrednik obavješćuje prenositelja o svim mogućim troškovima koji mogu nastati. Ti troškovi moraju biti razumni i ne smiju biti veći od stvarnih troškova koje prijevoznik ili posrednik snose za prijenos karte.”;*** **[Am. 145]**

***13c. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak .***
***Prijava za let***

***1. Putnici imaju pravo prijaviti se za let putem interneta ili u zračnoj luci bez dodatnih troškova. U tu svrhu zračni prijevoznici mogu osigurati samoposlužne postaje za prijavu za let u zračnoj luci kako bi se olakšao postupak prijave za let.***

***2. Putnici imaju pravo, prema vlastitom izboru, koristiti ukrcajnu propusnicu u papirnatom ili digitalnom obliku.”;*** **[Am. 146]**

14. članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 12.*
*Dodatna prava*

1. Ova Uredba ne utječe na prava putnika dodijeljena drugim pravnim aktima, uključujući Direktivu (EU) 2015/2302, osim ako je ovim člankom predviđeno drukčije.

   Naknada dodijeljena na temelju članka 7. ili članka 10. stavka 2. ove Uredbe oduzima se od naknade ili sniženja cijene koji su dodijeljeni na temelju drugih pravnih akata, kao što je Direktiva (EU) 2015/2302, ako se pravima u pogledu kojih je dodijeljena naknada ili sniženje cijene štite isti interesi ili ako imaju isti cilj. Slično tome, naknada ili sniženje cijene koji se dodjeljuju na temelju drugih pravnih akata, kao što je Direktiva (EU) 2015/2302, odbijaju se od naknade dodijeljene na temelju članka 7. ili članka 10. stavka 2. ove Uredbe ako se pravima u pogledu kojih je odobrena naknada ili sniženje cijene štite isti interes ili imaju isti cilj.

Neovisno o pravu organizatora paket aranžmana na traženje regresne naknade ili povrata u skladu s člankom 22. Direktive (EU) 2015/2302, ne dovodeći u pitanje članak 13. ove Uredbe i odstupajući od članka 8. stavka 1. točke (a), ako je let dio ugovora o putovanju u paket aranžmanu, kako je definiran člankom 3. točkom 3. Direktive (EU) 2015/2302, putnici nemaju pravo na povrat iznosa cijene karte na temelju ove Uredbe ako odgovarajuće pravo proizlazi iz Direktive (EU) 2015/2302.

2. Ne dovodeći u pitanje relevantna načela i pravila nacionalnog prava, uključujući sudsku praksu, stavak 1. ne primjenjuje se na dobrovoljce pod uvjetima utvrđenima u članku 4. stavku 2.

3. Ako je putniku već isplaćena naknada ili povrat iznosa cijene karte na temelju zakonodavstva treće zemlje, iznos takve naknade ili povrata iznosa cijene karte oduzima se od iznosa naknade ili povrata iznosa cijene karte dodijeljenih na temelju ove Uredbe.’;

***14a. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 12.a***

***Ispravak pravopisnih pogrešaka***

***1. Stvarni zračni prijevoznik po primitku zahtjeva podnesenog najkasnije 48 sati prije predviđenog vremena polaska ispravlja pravopisne pogreške u imenu putnika ili ažurira ime putnika u slučaju administrativne izmjene. Takav se ispravak ili ažuriranje barem jednom provodi besplatno.***

***2. Zahtjev iz stavka 1. može podnijeti:***

***(a) putnik u odnosu na ime tog putnika ili ime bilo kojeg putnika čija je karta obuhvaćena istim ugovorom o zračnom prijevozu kao i karta putnika koji podnosi zahtjev;***

***(b) posrednik u odnosu na ime putnika za kojeg je posrednik izvršio rezervaciju.***

***Ispravak ili ažuriranje u skladu sa stavkom 1. ne smije predstavljati prijenos karte s putnika na drugu osobu.”;*** **[Am. 147]**

15. članak 13. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 13.*
*Pravo na traženje regresa*

U slučajevima kada stvarni zračni prijevoznik plaća naknadu ili izvršava druge obveze na temelju ove Uredbe, nijedna odredba iz ove Uredbe ili nacionalnog prava ne smije se tumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži naknadu od bilo koje osobe, uključujući treće strane, u skladu s primjenjivim pravom Unije ili nacionalnim pravom.~~;~~ ***Ova Uredba ni na koji način ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da zatraži naknadu ili povrat troškova od zračne luke ili treće strane s kojom je zračni prijevoznik sklopio ugovor.’;*** **[Am. 148]**

16. članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 14.*

*Obveze obavješćivanja putnika*

1. Stvarni zračni prijevoznik ***i posrednik*** na svojim internetskim stranicama i na mobilnoj aplikaciji objavljuje ***jasnu, pristupačnu i nedvosmislenu*** informativnu obavijest u kojoj su opisana prava na temelju ove Uredbe, uključujući ~~postupak~~***informacije o postupku*** rješavanja pritužbi. ***Kako bi ispunio taj zahtjev, stvarni zračni prijevoznik može se koristiti sažetkom odredaba ove Uredbe koji je Komisija pripremila i učinila dostupnim javnosti na svim službenim jezicima Unije.*** **[Am. 149]**

2. Kada nude karte za let ili povezane letove te prije kupnje ***takvih karata***, zračni prijevoznici i posrednici obavješćuju putnika o sljedećem:

(a) vrsti ponuđene karte ili karata, posebno jesu li karta ili karte obuhvaćene jedinstvenom ugovorom o zračnom prijevozu ili kombinacijom zasebnih ugovora o zračnom prijevozu;

(b) pravima i obvezama putnika, stvarnog zračnog prijevoznika i posrednika na temelju ove Uredbe, kako su priloženi ugovoru o zračnom prijevozu, uključujući informacije o postupku povrata iznosa cijene karte;

***(ba) osnovnim uslugama putovanja i neobveznim doplatama;***

(c) roku i postupku za podnošenje zahtjeva za promjenu imena putnika kako je navedeno u članku 4. stavku 6., bez dodatne naplate; i

(d) uvjetima ugovora o zračnom prijevozu.

~~Kako bi ispunili zahtjev u pogledu informacija iz točke (b). prvog podstavka, zračni prijevoznik i posrednik mogu se koristiti sažetkom odredaba ove Uredbe koji je Komisija pripremila i učinila dostupnim javnosti na svim službenim jezicima Unije.~~ **[Am. 150]**

~~3.~~ ~~Posrednik ili zračni prijevoznik koji prodaje karte obuhvaćene kombinacijom ugovorâ o zračnom prijevozu prije kupnje obavješćuje putnika da su karte obuhvaćene zasebnim ugovorima o zračnom prijevozu i da se prava na temelju članaka 7., 8. i 9. koja se odnose na naknadu, povrat iznosa cijene karte, preusmjeravanje odnosno pomoć u slučaju propuštenih naknadnih letova ne primjenjuju na temelju zasebnog ugovora o zračnom prijevozu. Te se informacije pružaju na jasan način pri prodaji karata.~~

~~Zračni prijevoznici i posrednici pružaju informacije na temelju ovog stavka na trajnom nosaču podataka na jeziku ugovora o zračnom prijevozu i na jeziku koji se upotrebljava na međunarodnoj razini.~~ **[Am. 151]**

4. Upravno tijelo zračne luke ~~osigurava~~***i stvarni zračni prijevoznik osiguravaju*** da je na šalterima za prijavu putnika za let (uključujući samoposlužne uređaje za prijavu za let)***, na internetskim stranicama*** i na izlazu za ukrcaj ~~jasno izložen~~ sljedeći tekst ***izložen na način koji je jasno vidljiv putnicima***: ‚Ako vam je uskraćen ukrcaj ili ako je vaš let otkazan ili kasni najmanje dva sata ***u polasku ili više od tri sata u dolasku na vaše konačno odredište***, na šalteru za prijavu za let ili na vratima za ukrcaj zatražite informativnu obavijest o vašim pravima, osobito u pogledu povrata iznosa cijene karte ili preusmjeravanja, pomoći i moguće naknade.' Taj se tekst prikazuje barem na jeziku ili jezicima mjesta u kojem se nalazi zračna luka i na jeziku koji se upotrebljava na međunarodnoj razini. ***Upravno tijelo zračne luke i stvarni zračni prijevoznik također osiguravaju da se na šalterima za prijavu za let, uz tekst prikazuje QR kod ili bilo koje drugo tehničko sredstvo za pristup mobilnoj aplikaciji Komisije za prava putnika koja sadržava sažetak ove Uredbe.*** U tu svrhu upravna tijela zračne luke surađuju sa stvarnim zračnim prijevoznicima. **[Am. 152]**

***4a. U trenutku rezervacije stvarni zračni prijevoznici putnicima pružaju informacije o postupcima rješavanja pritužbi i relevantnim rokovima kako je definirano u članku 15.aa. Informacije o rješavanju pritužbi dostupne su i na internetskim stranicama i aplikacijama zračnih prijevoznika i posrednika te se priopćuju u e-poruci u kojoj se putnici obavješćuju o svakom događaju koji bi mogao biti povod za ostvarenje prava sadržanih u ovoj Uredbi.*** **[Am. 153]**

***4b. Zračni prijevoznici u svakoj zračnoj luci u kojoj djeluju uspostavljaju kontaktne točke na kojima osiguravaju prisustvo osoblja za kontakt ili treće strane koju je ovlastio dotični zračni prijevoznik kako bi se putnicima pružile potrebne informacije o njihovim pravima, uključujući informacije o postupcima za žalbu, kao i pomoć, te omogućilo poduzimanje hitnih mjera u slučaju otkazanog ili zakašnjelog leta, uskraćenog ukrcaja ili izgubljene ili zakašnjele prtljage. Tijekom radnog vremena zračnih prijevoznika i dok se posljednji putnik ne iskrca iz posljednjeg zrakoplova, kao i za vrijeme za koje se može razumno očekivati da će dovršiti formalnosti u vezi s putovnicom i carinske formalnosti, preuzeti svu prijavljenu prtljagu i stići na određenu kontaktnu točku bez žurbe, te kontaktne točke ostaju dostupne za potrebe pružanja pomoći putnicima, među ostalim u vezi s isplatom nadoknade, preusmjeravanjem, ponovnom rezervacijom i prihvaćanjem njihovih pritužbi.*** **[Am. 154]**

***4c. Stvarni zračni prijevoznik na elektroničkim kartama te elektroničkim i tiskanim verzijama ukrcajne propusnice putnicima osigurava jasno čitljive i transparentne podatke o pravima putnika te kontaktne podatke za pomoć.*** **[Am. 155]**

***4d. U slučaju bilo kakvog poremećaja u putovanju koji bi bio povod za ostvarenje prava utvrđenih ovom Uredbom, stvarni zračni prijevoznik što prije u cijelosti obavješćuje oštećene putnike i dostavlja im obavijest s utvrđenim pravilima za nadoknadu troškova, preusmjeravanje, naknadu i pomoć u skladu s ovom Uredbom, uključujući informacije o mogućim ograničenjima na temelju članka 9. stavka 4.; stvarni zračni prijevoznik prema potrebi također putniku šalje unaprijed ispunjeni zajednički obrazac u skladu s člankom 15.a. Putniku također treba u pisanom obliku dati podatke za kontakt nacionalnog provedbenog tijela ili drugog tijela određenog na temelju članka 16.*** **[Am. 156]**

***4e. Zračni prijevoznici i posrednici prema potrebi pružaju informacije na temelju ovog članka na trajnom nosaču podataka na jeziku ugovora o zračnom prijevozu i na jeziku koji se upotrebljava na međunarodnoj razini.*** **[Am. 157]**

***4f. Informacije za putnike i korespondencija s putnicima u skladu s ovom Uredbom dostavljaju se u elektroničkom obliku ako je to tehnički izvedivo. Ako se informacije dostavljaju u tom obliku, zračni prijevoznici i posrednici osiguravaju da se sva pisana korespondencija, uključujući njezin datum i vrijeme, može sačuvati za upotrebu u budućnosti. Teret dokazivanja toga jesu li i kada putnicima dostavljene potrebne informacije snose zračni prijevoznici i posrednici. Sva sredstva komunikacije putniku omogućuju da sa zračnim prijevoznicima i posrednicima brzo i besplatno stupi u kontakt i djelotvorno komunicira.***
**[Am. 158]**

***4g. U slučaju slijepih i slabovidnih osoba, osoba s kognitivnim invaliditetom ili intelektualnim poteškoćama i osoba smanjene pokretljivosti, ovaj članak primjenjuje se korištenjem odgovarajućih zamjenskih i dostupnih načina.*** **[Am. 159]**

***4h. Upravno tijelo zračne luke osigurava da se opće informacije o pravima putnika jasno i vidljivo prikažu unutar područja za putnike u zračnoj luci. Na temelju primljenih informacija također osigurava da su putnici koji se nalaze u zračnoj luci obaviješteni o uzrocima u slučaju kašnjenja ili poremećaja leta, kao npr. otkazivanju njihova leta i o svojim pravima povezanima s tim kašnjenjima i poremećajima te svojim pravima u slučaju da zračni prijevoznik neočekivano obustavi davanje usluga npr. u slučaju nesolventnosti i ukidanja operativne licencije.*** **[Am. 160]**

***4i. U slučaju otkazivanja ili kašnjenja u polasku, stvarni zračni prijevoznik obavještava putnike o situaciji, kao i o uzrocima poremećaja, čim taj podatak bude dostupan, a u svakom slučaju ne kasnije od 30 minuta nakon predviđenog vremena polaska, te o procijenjenom vremenu polaska, uz uvjet da je zračni prijevoznik primio podatke za kontakt putnika u skladu s [*Uredbom o izvršenju] u slučaju da je karta kupljena preko posrednika.*** **[Am. 161]**

***4j. Zračni prijevoznici i posrednici svim putnicima od trenutka rezervacije leta osiguravaju dostupnu i učinkovitu telefonsku službu za pomoć; ta služba pruža informacije i alternativna rješenja u slučaju poremećaja leta i ni u kojem slučaju ne premašuje troškove lokalnog poziva.*** **[Am. 162]**

***4k. U svakoj elektroničkoj obavijesti upućenoj putniku u kojoj ga se obavještava o otkazivanju, dugom kašnjenju ili promjeni reda letenja mora se jasno navesti da putnik temeljem ove Uredbe može imati pravo na naknadu i/ili pomoć.”;*** **[Am. 163]**

17. umeće se sljedeći članak:

*‘Članak 15.a*

*Pritužba zračnom prijevozniku ili posredniku*

1. Svaki zračni prijevoznik i svaki posrednik uspostavlja mehanizam za rješavanje pritužbi u vezi s pravima i obvezama obuhvaćenima ovom Uredbom za svoja područja odgovornosti. ~~Svoje podatke za kontakt stavljaju na raspolaganje na jeziku ugovora o zračnom prijevozu i na jeziku koji se upotrebljava na međunarodnoj razini. Pojedinosti o postupku rješavanja pritužbi moraju biti dostupne javnosti, među ostalim u pristupačnom obliku za osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti. Ujedno na jasan način obavješćuju putnike o podacima za kontakt jednog ili više tijela koja su odredile države članice na temelju članka 16. i o jednom ili više tijela koja su odgovorna za izvansudsko rješavanje sporova na temelju članka 16.a i, ako je relevantno, o njihovim odgovornostima. Te se informacije stavljaju na raspolaganje na službenom jeziku ili službenim jezicima država članica u kojima zračni prijevoznik i posrednik posluju.~~ **[Am. 164]**

2. ~~Kada~~ Putnici ~~podnose pritužbu koristeći se mehanizmom~~***s pomoću mehanizma*** iz stavka 1.~~,~~ ***mogu podnijeti pritužbu svakom zračnom prijevozniku ili posredniku u pogledu njihovih područja nadležnosti.*** Takva pritužba podnosi se u roku od ~~šest mjeseci od poremećaja na koji se odnosi. U roku od 30 kalendarskih dana od podnošenja pritužbe zračni prijevoznik, ili posrednik, kojem je pritužba upućena daje obrazloženi odgovor ili, u opravdanim iznimnim slučajevima, obavješćuje putnika da će primiti konačni odgovor u roku kraćem od dva mjeseca~~***godinu dana*** od datuma ~~podnošenja pritužbe. U slučaju da se spor nije mogao riješiti, odgovor sadržava i relevantne podatke za kontakt jednog ili više tijela koja su određena na temelju članka 16. ili jednog ili više tijela koja su odgovorna za izvansudsko rješavanje sporova na temelju članka 16~~***polaska leta ili datuma na koji je let bio predviđen***~~.a, uključujući poštansku adresu, internetske stranice i e-adresu takvog tijela ili takvih tijela.~~ **[Am. 165]**

***2a. Ako se zračni prijevoznik pritom pozove na postojanje izvanrednih okolnosti, mora obavijestiti putnika o specifičnim okolnostima otkazivanja ili kašnjenja. Osim toga zračni prijevoznik mora dokazati da su poduzete sve razumne mjere kako bi se izbjeglo otkazivanje ili kašnjenje.*** **[Am. 166]**

***2b. Teret dokazivanja o tome da su putnicima pružili potrebne informacije snose zračni prijevoznik i posrednik.*** **[Am. 167]**

3. ~~Podnošenjem pritužbi putnika putem mehanizma iz stavka 1~~***U roku od sedam radnih dana od primanja pritužbe, primatelj putniku potvrđuje njezin primitak****. U roku od dva mjeseca od primanja pritužbe, primatelj putniku dostavlja obrazloženi odgovor. Ako primatelj ne dostavi takav odgovor u spomenutom roku od dva mjeseca, smatra se da je prihvatio putnikovu pritužbu*** ~~ne dovodi se u pitanje njihovo pravo na podnošenje zahtjeva za izvansudsko rješavanje sporova u skladu s člankom 16.a ili pravo na traženje regresa u okviru sudskog postupka, podložno rokovima zastare u skladu s nacionalnim pravom.;~~ **[Am. 168]**

***3a. Primatelj u obrazloženom odgovoru ujedno na jasan način obavješćuje putnika o podacima za kontakt jednog ili više tijela koja su odredile države članice na temelju članka 16. i o jednom ili više tijela koja su odgovorna za izvansudsko rješavanje sporova na temelju članka 16.a i, ako je relevantno, o njihovim odgovornostima.*** **[Am. 169]**

***3b. Ako se zračni prijevoznik pozove na postojanje izvanrednih okolnosti, mora obavijestiti putnika o specifičnim okolnostima koje su dovele do otkazivanja ili kašnjenja. Osim toga, prijevoznik mora dokazati da je poduzeo sve razumne mjere kako bi se izbjeglo otkazivanje ili kašnjenje.*** **[Am. 170]**

***3c. Teret dokazivanja da su putnicima pružene potrebne informacije snose zračni prijevoznik i posrednik.';*** **[Am. 171]**

18. članak 16. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 16.*

**~~Provedba~~*Imenovanje nacionalnih provedbenih tijela* [Am. 172]**

1. Svaka država članica određuje jedno ili više ~~nacionalnih provedbenih~~ tijela koja su odgovorna za provedbu ***obveza iz*** ove Uredbe ~~u pogledu putovanja u zračne luke koje se nalaze na njezinu državnom području i iz njih. Države članice obavješćuju Komisiju o jednom ili više tijela koja su određena u skladu s ovim stavkom.~~ **[Am. 173]**

2. ~~Nacionalno provedbeno~~***U pogledu vlastite organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka svako je*** tijelo ~~pomno nadzire usklađenost sa zahtjevima iz ove Uredbe i poduzima mjere potrebne kako bi se osiguralo poštovanje prava putnika~~***neovisno o bilo kojem zračnom prijevozniku, upravnom tijelu zračne luke i posredniku ili drugim komercijalnim interesima***. **[Am. 174]**

***2a. Države članice obavješćuju Komisiju o jednom ili više tijela koja su određena u skladu s ovim člankom i o odgovornostima tih tijela, uključujući bilo kakve promjene. Komisija i dotično tijelo ili tijela objavljuju te informacije na svojim internetskim stranicama.*** **[Am. 175]**

~~3. Putnici mogu prijaviti navodna kršenja ove Uredbe nacionalnom provedbenom tijelu. Nacionalno provedbeno tijelo može provesti istragu prijavljenih navodnih kršenja i donijeti odluku o provedbenim mjerama na temelju informacija iz tih prijava.~~ **[Am. 176]**

~~4. Sankcije koje odrede države članice za kršenja ove Uredbe moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. One osobito moraju biti dostatne kako bi prijevoznicima i posrednicima osigurale financijski poticaj za dosljedno poštovanje ove Uredbe.~~ **[Am. 177]**

~~5. Do ... [šest godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] i svakih pet godina nakon toga nacionalna provedbena tijela na svojim internetskim stranicama objavljuju izvješće o svojem djelovanju te o provedbenim mjerama i njihovu ishodu, među ostalim o primijenjenim sankcijama. Ta se izvješća ujedno podnose Komisiji.~~ **[Am. 178]**

6. Stvarni zračni prijevoznici i posrednici, za pitanja obuhvaćena ovom Uredbom, dostavljaju nacionalnim provedbenim tijelima potrebne podatke za kontakt osobe (osoba) ili tijela koje je određeno za trajno djelovanje i primanje dokumenata koje u njihovo ime izdaje jedno ili više nacionalnih provedbenih tijela u državi članici u kojoj djeluju. Nacionalna provedbena tijela mogu međusobno razmjenjivati te informacije u svrhu provedbe ove Uredbe.’;

***18a. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 16.a***
***Zadaće u pogledu provedbe***

***1. Nacionalno provedbeno tijelo pomno nadzire usklađenost s ovom Uredbom i poduzima potrebne mjere kako bi se osiguralo poštovanje prava putnika.***

***2. Nacionalna provedbena tijela mogu od zračnih prijevoznika, upravnih tijela zračnih luka i posrednika zatražiti da im dostave dokumente i informacije relevantne za obavljanje njihovih zadaća iz stavka 1. Takvi dokumenti i informacije dostavljaju se u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva, osim ako nacionalno provedbeno tijelo ne odredi drukčije.***

***3. Pri obavljanju svojih funkcija nacionalna provedbena tijela prema potrebi uzimaju u obzir informacije koje im je dostavilo drugo tijelo određeno za rješavanje pritužbi, kako je definirano u članku 16.b stavku 2.***

4. ***Nacionalna provedbena tijela mogu zajednički provoditi aktivnosti praćenja kada se radi o uslugama zračnog prijevoza između dviju ili više država članica.***

5. ***Države članice osiguravaju da njihova nacionalna provedbena tijela imaju dovoljne ovlasti za poduzimanje provedbenih mjera.***

6. ***U slučaju da se zračni prijevoznik pozove na izvanredne okolnosti kao objašnjenje zašto odbija isplatiti naknadu štete u skladu s ovom Uredbom, zračni prijevoznik svoj zahtjev potkrepljuje dostavljanjem odgovarajućih dokaza o tim okolnostima i povezanim tehničkim pitanjima nacionalnom provedbenom tijelu u roku od 48 sati. Nadalje, zračni prijevoznik mora dokazati da su poduzete sve razumne mjere kako bi se spriječilo otkazivanje ili kašnjenje dotičnog leta.***

7. ***Nacionalno provedbeno tijelo dostavlja te informacije tijelima koja su određena za alternativno rješavanje sporova u skladu s ovom Uredbom, ako je to moguće.***

8. ***Nacionalna provedbena tijela svake dvije godine do 30. lipnja sljedeće kalendarske godine objavljuju izvješća sa statističkim podacima o svojim aktivnostima, prema potrebi uključujući podatke o sankcijama izrečenima tijekom dvije prethodne kalendarske godine.***

9. ***Na temelju podataka koje su zračni prijevoznici, upravna tijela zračne luke i posrednici dužni osigurati o standardima kvalitete usluge, kako je utvrđeno u članku 15.a, nacionalno provedbeno tijelo objavljuje statističke podatke o broju i prirodi pritužbi i broju otkazivanja, uskraćenih ukrcaja i kašnjenja te njihovu trajanju kao i podatke o izgubljenoj, zakašnjeloj ili oštećenoj prtljazi.***

***10. Zračni prijevoznici i posrednici dostavljaju svoje podatke za kontakt nacionalnom provedbenom tijelu ili tijelima države članice u kojoj posluju.”;*** **[Am. 179]**

***18b. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 16.aa***
***Rješavanje pritužbi od strane nacionalnih tijela za provedbu i drugih tijela***

***1. Ne dovodeći u pitanje prava potrošača da traže alternativnu pravnu zaštitu u skladu s Direktivom 2013/11/EU Europskog parlamenta i Vijeća[1a], nakon neuspješne pritužbe zračnom prijevozniku ili posredniku u skladu s člankom 13.a, putnik može podnijeti pritužbu nacionalnom provedbenom tijelu ili nekom drugom tijelu određenom u skladu sa stavkom 2. ovog članka najkasnije jednu godinu od primitka informacija o tome da je zračni prijevoznik ili posrednik odbio prvotnu pritužbu.***

2. ***Svaki putnik može nacionalnom provedbenom tijelu ili nekom drugom tijelu koje je u tu svrhu odredila država članica podnijeti pritužbu na navodno kršenje ove Uredbe u svakoj zračnoj luci na državnom području države članice ili u vezi sa svakim letom iz svake zračne luke na državnom području države članice ili treće zemlje u te iste zračne luke.***

3. ***Nacionalno provedbeno tijelo ili neko drugo tijelo imenovano u skladu sa stavkom 2. potvrđuje primitak pritužbe u roku od dva tjedna nakon što ju je primilo. Postupak rješavanja pritužbe smije trajati najviše tri mjeseca od datuma uspostavljanja spisa o pritužbi. Postupak rješavanja pritužbe mora biti pristupačan osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti.***

***4. Ako se pritužba odnosi na navodna kršenja koja je počinilo upravno tijelo zračne luke, pritužbu rješava nacionalno provedbeno tijelo ili neko drugo tijelo određeno u skladu sa stavkom 2. države članice na čijem se državnom području dogodio incident.***

***5. Nacionalna provedbena tijela ili bilo koje drugo tijelo imenovano u skladu sa stavkom 2. ovog članka mogu rješavati pojedinačne pritužbe putnika i dobiti barem minimalne istražne i provedbene ovlasti definirane u članku 9. Uredbe (EU) 2017/2394 Europskog parlamenta i Vijeća[1b].***

***6. Odluke nacionalnih provedbenih tijela ili bilo kojeg drugog tijela imenovanog u skladu sa stavkom 2. obvezujuće su za obje strane i izvršive, ne dovodeći u pitanje pravo stranaka na pristup pravosudnom sustavu.***

---

[1a] ***Direktiva 2013/11/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o alternativnom rješavanju potrošačkih sporova i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2009/22/EZ (Direktiva o alternativnom rješavanju potrošačkih sporova) (SL L 165, 18.6.2013., str. 63., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***Uredba (EU) 2017/2394 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2017. o suradnji između nacionalnih tijela odgovornih za izvršavanje propisâ o zaštiti potrošača i o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 345, 27.12.2017., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).";*** **[Am. 180]**

***18c. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 16.ab***

***1. Ako država članica u skladu s člancima 16. i 16.b odredi različita tijela, ta tijela osiguravaju međusobnu razmjenu informacija, u skladu s Uredbom (EU) 2016/679, kako bi se nacionalnom provedbenom tijelu pomoglo u obavljanju njegovih nadzornih i provedbenih zadaća te kako bi tijelo za rješavanje pritužbi određeno u skladu s člankom 16.b moglo prikupiti informacije koje su mu potrebne za razmatranje pojedinačnih pritužbi.***

***2. Nacionalna provedbena tijela različitih država članica razmjenjuju informacije o svojem radu te načelima i postupcima odlučivanja u svrhu prekogranične koordinacije. U toj im zadaći pomaže Komisija.”;*** **[Am. 181]**

***18d. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 16.ac***
***Inspekcijski nadzor nad nacionalnim tijelima za provedbu***

***1. Komisija može provoditi inspekcijske nadzore nad nacionalnim tijelima za provedbu kako bi pratila primjenu ove Uredbe u državama članicama i davala preporuke za poboljšanje njezine provedbe.***

***2. Prije inspekcijskog nadzora Komisija o tome pravovremeno obavješćuje dotičnu državu članicu.***

***3. Svako izvješće Komisije o inspekcijskom nadzoru dostavlja se nacionalnom tijelu za provedbu dotične države članice, koje u svojem odgovoru navodi mjere poduzete za ispravljanje utvrđenih neusklađenosti i postupa na temelju preporuka.***

***4. Izvješće se, zajedno s odgovorom nacionalnog provedbenog tijela, naknadno dostavlja nacionalnim provedbenim tijelima drugih država članica, prema potrebi.”;*** **[Am. 182]**

***18e. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 16.ad***
***Sankcije***

***1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama i o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu bez odgode.***

***2. U okviru suradnje iz članka 16.c nacionalno provedbeno tijelo koje je nadležno za potrebe članka 16.b stavka 4. ili stavka 5. na zahtjev nacionalnog provedbenog tijela koje rješava pritužbu istražuje kršenje ove Uredbe koje je to tijelo utvrdilo te, ako je to potrebno, izriče sankcije.”;*** **[Am. 183]**

***18f. umeće se sljedeći članak:***

***„Članak 16.ae***
***Suradnja između država članica i Komisije***

***1. Države članice redovito šalju relevantne informacije u vezi s primjenom ove Uredbe Komisiji, što će omogućiti elektroničku dostupnost tih informacija drugim državama članicama.***

***2. Nacionalna tijela za izvršavanje zakonodavstva na zahtjev Komisije istražuju određene sumnjive prakse neusklađenosti jednog ili više zračnih prijevoznika, upravnih tijela zračnih luka s obvezama utvrđenima u ovoj Uredbi te u roku od četiri mjeseca od zahtjeva izvješćuju Komisiju o nalazima.***

***3. Komisija podržava dijalog i promiče suradnju između država članica u pogledu nacionalnog tumačenja i primjene ove Uredbe preko Odbora iz članka 16.a. [Uredbe o provedbi].***

***4. Na zahtjev države članice, nacionalnog provedbenog tijela ili na vlastitu inicijativu, Komisija ispituje slučajeve u kojima se javljaju razlike u primjeni i provedbi bilo koje odredbe ove Uredbe.***

***5. Komisija može, prema potrebi, donijeti smjernice s ciljem promicanja zajedničke primjene ove Uredbe.”;*** **[Am. 184]**

19. umeće se sljedeći članak:

‘*Članak 16.a*

*Izvansudsko rješavanje sporova*

Države članice osiguravaju da putnici u zračnom prometu jednom ili više tijela koja su odgovorna za izvansudsko rješavanje sporova mogu podnijeti pojedinačne zahtjeve za rješavanje sporova nakon pritužbi ili zahtjeva na temelju ove Uredbe. Države članice obavješćuju Komisiju o jednom ili više tijela koja su odgovorna za rješavanje sporova na temelju ovog članka. ~~Države članice mogu odlučiti primijeniti ovaj članak samo na sporove između~~***Sudjelovanje*** zračnih prijevoznika ~~ili~~***i*** posrednika~~, s jedne strane, i potrošača, s druge strane~~ ***obuhvaćenih područjem primjene ove Uredbe u postupcima alternativnog rješavanja sporova obvezno je, a njihove odluke obvezujuće, pri čemu se ne dovodi u pitanje pravo stranaka na pristup pravosudnom sustavu***.’; **[Am. 185]**

***19a. umeće se sljedeći članak:***

***Članak 16.aa***

***„Dokumenti o sukladnosti***

***1. Zračni prijevoznici Unije do [1. siječnja xxxx] pripremaju i predaju nacionalnom provedbenom tijelu države članice koja im je izdala dozvolu za rad u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008, i Komisiji, dokument koji dovoljno detaljno prikazuje da su njihovi poslovni postupci dostatni da osiguraju njihovo dosljedno poštovanje svih relevantnih članaka ove Uredbe.***

***2. Komisija može donijeti provedbene mjere kojima utvrđuje minimalni sadržaj tih dokumenata o sukladnosti. Minimalni sadržaj međutim treba sadržavati barem planove za nepredvidive situacije za veće poremećaje, odrediti odgovorne za pružanje pomoći i drugih prava, praktične mjere i postupke za rješavanje pritužbi i pružanje pomoći i naknadu štete te postupke i obrasce za komunikaciju s putnicima. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 16.c stavka 2.***

***3. Svi zračni prijevoznici koji pružaju usluge iz zračne luke u Uniji nacionalnim provedbenim tijelima svih država članica u kojima posluju i Komisiji predaju dokument o sukladnosti.***

***4. Zračni prijevoznici revidiraju svoje dokumente o sukladnosti i svake tri godine, počevši od [1. siječnja xxxx.], predaju njihove ažurirane verzije relevantnim nacionalnim provedbenim tijelima i Komisiji.***

***5. Nacionalno provedbeno tijelo uzima u obzir dokumente o sukladnosti koje su podnijeli zračni prijevoznici, uspoređujući, kad je to moguće, valjanost dokumenata o sukladnosti i informacije o pritužbama.”;*** **[Am. 186]**

***19b. umeće se sljedeći članak:***

***Članak 16.ab***

***„Izvršavanje delegiranja ovlasti***

***1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.***

2. ***Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 6.c i članka 7. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [ datum stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.***

3. ***Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 6.c i članka 7. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.***

4. ***Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.***

5. ***Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.***

6. ***Delegirani akt donesen na temelju članka 6.c i članka 7. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;*** **[Am. 187]**

***19c. umeće se sljedeći članak:***

***Članak 16.ac***

***„Postupak odbora***

***1. Komisiji pomaže Odbor za putnička prava, sastavljen od dva predstavnika svake države članice od kojih barem jedan predstavlja nacionalno provedbeno tijelo. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.***

***2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.”;*** **[Am. 188]**

20. članak 17. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 17.*

*Preispitivanje i izvješćivanje*

~~1. Do ... [pet godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] i svake tri godine nakon toga Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o popisu izvanrednih okolnosti navedenih u Prilogu, s obzirom na događaje koji utječu na pravodobno i učinkovito izvođenje letova, a koji su se dogodili tijekom dvije godine koje prethode svakom izvješću.~~

~~Uz izvješće se, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.~~

**[Am. 189]**

2. Do ... [pet godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] i svakih pet godina nakon toga Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni, provedbi i rezultatima ove Uredbe. Komisija u to izvješće uključuje informacije o poboljšanoj zaštiti putnika u zračnom prometu na letovima u treće zemlje i iz njih koje izvode zračni prijevoznici iz trećih zemalja.

~~U to se izvješće uključuje i preispitivanje iznosa utvrđenih u članku 7. stavku 1. i postotaka utvrđenih u članku 10. stavku 2., uzimajući u obzir, među ostalim, kretanje tarifa zračnog prijevoza, stopu inflacije i statističke podatke o uskraćenom ukrcaju, otkazivanjima, kašnjenjima i propuštenim povezanim letovima koji se mogu pripisati zračnim prijevoznicima, kao i statističke podatke o premještaju u niži razred tijekom prethodnih pet godina.~~

**[Am. 190]**

U izvješću koje se treba podnijeti do ... [pet godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] na temelju prvog podstavka Komisija procjenjuje i:

~~(a) nužnost i izvedivost revizije područja primjene ove Uredbe s ciljem daljnjeg poboljšanja zaštite putnika i jednakih uvjeta za zračne prijevoznike iz Unije i trećih zemalja te aspekata povezanosti. Komisija posebno procjenjuje rizike od sukoba nadležnosti i poteškoće povezane s provedbom te preporučuje načine za ublažavanje tih rizika i rješavanje tih poteškoća;~~ **[Am. 191]**

~~(b) potrebu za prilagodbom pragova iz članka 7. stavka 2. na temelju statističkih podataka o kašnjenjima i otkazivanjima tijekom pet godina koje prethode procjeni Komisije i svake godine od ... [dvije godine od datuma stupanja na snagu ove Uredbe i izmjeni];~~ **[Am. 192]**

(c) izvedivost daljnje automatizacije zahtjeva za plaćanje naknade zbog kašnjenja.

Uz izvješće se, prema potrebi, prilažu zakonodavni prijedlozi.’;

21. Tekst naveden u Prilogu I. ovoj Uredbi dodaje se kao Prilog Uredbi (EZ) br. 261/2004.

*Članak 2.*

Uredba (EZ) br. 2027/97 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

‘(b) ‚zračni prijevoznik iz Unije’ znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom koju je izdala država članica u skladu s odredbama Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća*;

_____

* Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).;’

(b) dodaju se sljedeće točke:

‘(h) ‚oprema za kretanje’ znači sva oprema namijenjena za pomoć u kretanju osobama s invaliditetom ili osobama smanjene pokretljivosti, u smislu članka 2. točke (a) Uredbe (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća*;

(i) ‚priznati pas pomagač’ znači pas koji je posebno obučen za povećanje neovisnosti i samoodređenja osoba s invaliditetom, službeno priznat u skladu s primjenjivim nacionalnim pravilima, ako takva pravila postoje;

(j) ‚pristupačan oblik’ znači oblik koji osobi s invaliditetom ili osobi sa smanjenom pokretljivošću omogućuje pristup svim relevantnim informacijama, među ostalim tako da se toj osobi pruži jednako jednostavan i ugodan pristup kao i osobi bez poteškoća ili invaliditeta te koji ispunjava zahtjeve za pristupačnost definirane u skladu s primjenjivim zakonodavstvom, osobito Direktivom (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća**;

(k) ‚posrednik' znači svaka fizička ili pravna osoba, koja nije prijevoznik i koja u svrhe povezane sa svojom trgovačkom, poslovnom ili profesionalnom djelatnošću djeluje u ime prijevoznika ili putnika radi sklapanja ugovora o prijevozu;

(l) ‚osobni predmet' znači komad neregistrirane prtljage koji ~~predstavlja nužan aspekt prijevoza putnikâ i~~ ispunjava zahtjeve u pogledu sigurnosti i zaštite, čije su dimenzije najviše 40 x 30 x 15 cm ili može stati ispod sjedala koje se nalazi ispred sjedala na kojem putnik sjedi; **[Am. 193]**

(m) ‚ručna prtljaga' znači komad neregistrirane prtljage koji nije osobni predmet, a koji ispunjava zahtjeve u pogledu sigurnosti i zaštite.

_____

* Uredba (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL L 204, 26.7.2006., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (SL L 151, 7.6.2019., str. 70., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).’;

2. u članku 3. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

‘Odgovornost zračnog prijevoznika iz Unije u pogledu putnika i njihove prtljage uređena je svim odredbama Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost. To uključuje odgovornost zračnog prijevoznika iz Unije u pogledu kašnjenja putnika ili kašnjenja prtljage.’;

3. u članku 3. stavak 2. ~~briše se;~~***zamjenjuje se sljedećim:***

***„2. U svim zračnim lukama u Uniji zračni prijevoznik Unije i pružatelji zemaljskih usluga koji djeluju u njegovo ime osnivaju službu koja putnicima daje obrasce za pritužbe čime im omogućuju da odmah po dolasku podnesu pritužbu o oštećenoj ili zakašnjeloj prtljazi. Isto tako, zračni prijevoznik Unije osigurava da putnici imaju jednostavan i korisnicima prilagođen pristup obrascu za pritužbe iz ovog stavka upotrebom QR kodova. Takvi QR kodovi priopćuju se i prikazuju na jasan i vidljiv način, među ostalim na šalterima za prijavu za let, šalterima za informacije, ulazima za ukrcavanje i na internetskim stranicama zračnog prijevoznika ili na jednakovrijednoj internetskoj platformi, kako bi se putnicima omogućio brz pristup obrascu za pritužbe bez nepotrebnih poteškoća. Obrazac za pritužbe, koji može biti i Zapisnik o nepravilnostima pošiljke, zračni prijevoznik prihvaća u zračnoj luci kao pritužbu u skladu s člankom 31. stavkom 2. Ova mogućnost ne utječe na pravo putnika da podnese pritužbu drugim načinima unutar rokova propisanih Montrealskom konvencijom.*** **[Am. 194]**

***2.a Komisija može donijeti provedbene akte i utvrditi oblik standardiziranog obrasca. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom savjetovanja/ispitivanja iz članka 6.f stavka 2.”;*** **[Am. 195]**

4. članak 3.a zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 3.a*

Dodatni iznos koji, u skladu s člankom 22. stavkom 2. Montrealske konvencije i ne dovodeći u pitanje članak 6.a, može zahtijevati zračni prijevoznik iz Unije ako putnik u posebnoj izjavi o interesu izrazi želju da mu se prtljaga isporuči na odredištu, temelji se na tarifi u kojoj se odražavaju dodatni troškovi prijevoza i osiguranja prtljage čija je vrijednost veća od granice odgovornosti. Tarifa mora biti dostupna putnicima na zahtjev.’;

5. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

‘*Članak 5.*

1. U slučaju smrti ili ozljede putnika, zračni prijevoznik iz Unije bez odgode, a u svakom slučaju najkasnije 15 dana nakon utvrđivanja identiteta fizičke osobe koja ima pravo na naknadu štete, isplaćuje predujam razmjeran tegobama koje je ta osoba pretrpjela i koji joj omogućuje ispunjavanje neposrednih ekonomskih potreba.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., predujam u slučaju smrti putnika po putniku ne smije biti manji od 16 % minimalnog iznosa odgovornosti utvrđenog na temelju članka 21. stavka 1. Montrealske konvencije i od strane Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije.

3. Predujam ne predstavlja priznanje odgovornosti te se može kompenzirati kasnijim iznosima isplaćenim na temelju odgovornosti zračnog prijevoznika iz Unije, no on je nepovratan, osim u slučajevima propisanim u članku 20. Montrealske konvencije ili u ako osoba koja je primila predujam nije bila osoba koja ima pravo na naknadu štete.

***3a. Ako je prtljaga izgubljena, ako je zakasnila ili je oštećena, zračni prijevoznici najprije isplaćuju naknadu putnicima s kojima su sklopili ugovor prije nego što budu u mogućnosti od zračnih luka ili pružatelja usluga zatražiti naknadu za štetu za koju ne moraju biti odgovorni.';*** **[Am. 196]**

6. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

‘1. Svi zračni prijevoznici pri prodaji zračnog prijevoza u Uniji ***pružaju putnicima cjelovite informacije na jasan i pristupačan način o primjenjivim postupcima koje treba slijediti u slučaju gubitka, kašnjenja ili oštećenja prtljage. Svi zračni prijevoznici*** osiguravaju da je sažetak glavnih odredaba kojima se uređuje odgovornost prema putnicima i njihovoj prtljazi, uključujući rokove za podnošenje tužbe za naknadu štete i mogućnost davanja posebne izjave o prtljazi, dostupan putnicima na svim prodajnim mjestima, uključujući prodaju telefonom i putem interneta. Kako bi ispunili taj zahtjev u pogledu informacija, zračni prijevoznici iz Unije upotrebljavaju obavijest iz Priloga. Takav sažetak ili obavijest ne mogu se koristiti kao osnova za zahtjev za naknadu štete niti za tumačenje odredaba ove Uredbe ili Montrealske konvencije.’; **[Am. 197]**

***(aa) umeće se sljedeći stavak:***

***„1.a Svi zračni prijevoznici pri prodaji zračnog prijevoza u Uniji osiguravaju da je sažetak glavnih odredaba kojima se uređuje odgovornost prema putnicima i njihovoj prtljazi, uključujući rokove za podnošenje tužbe za naknadu štete i mogućnost davanja posebne izjave o prtljazi, dostupan putnicima na svim prodajnim mjestima, uključujući prodaju telefonom i putem interneta. Kako bi ispunili taj zahtjev u pogledu informacija, zračni prijevoznici iz Unije upotrebljavaju obavijest iz Priloga. Takav sažetak ili obavijest ne mogu se koristiti kao osnova za zahtjev za naknadu štete niti za tumačenje odredaba ove Uredbe ili Montrealske konvencije. Komisija je ovlaštena da usvoji delegirane akte u skladu s člankom 6.d, da prilagodi ovaj iznos naveden u Prilogu, s izuzetkom iznosa navedenog u članku 5. stavku 2., s obzirom na odluku Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva slijedom članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije.”;*** **[Am. 198]**

(b) u stavku 2. dodaje se sljedeća alineja:

‘– pravu na besplatno davanje posebne izjave o interesu u pogledu vrijednosti njezine opreme za kretanje, ako je putnik osoba s invaliditetom ili osoba smanjene pokretljivosti.’;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

‘3. Kada prijevoz u cijelost obavljaju zračni prijevoznici iz Unije, ograničenja navedena u skladu sa zahtjevima u pogledu informacija iz stavaka 1. i 2. jesu ona utvrđena ovom Uredbom, osim ako zračni prijevoznik iz Unije dobrovoljno primjenjuje viša ograničenja. Kada prijevoz u cijelosti obavljaju zračni prijevoznici iz trećih zemalja, stavci 1. i 2. primjenjuju se samo u odnosu na prijevoz u Uniju, iz Unije ili unutar Unije.’;

(d) dodaju se sljedeći stavci:

‘4. Svi zračni prijevoznici na svojim mobilnim aplikacijama i internetskim stranicama osiguravaju obrazac koji omogućuje putniku da odmah podnese pritužbu putem interneta ili u papirnatom obliku u vezi s oštećenom, zakašnjelom ili izgubljenom prtljagom. Zračni prijevoznik smatra da je datum podnošenja obrasca datum dostave pritužbe na temelju članka 31. stavaka 2. i 3. Montrealske konvencije, čak i ako zračni prijevoznik kasnije zatraži dodatne informacije. Ovaj stavak ne utječe na pravo putnika da podnese pritužbu drugim načinima unutar rokova određenih Montrealskom konvencijom.

5. Sve informacije koje se pružaju u skladu s ovim člankom i obrasci za pritužbe moraju biti u pristupačnom obliku i dostupne osobama koje se ne služe digitalnim alatima.

6. Sve obveze informiranja na temelju ovog članka primjenjuju se i na posrednike pri prodaji zračnog prijevoza u Uniju, iz Unije ili unutar nje.’

7. umeću se sljedeći članci:

*‘Članak 6.a*

1. Pri svakom prijevozu registrirane opreme za kretanje ili priznatih pasa pomagača, zračni prijevoznik iz Unije ***putnike upoznaje s njihovim pravima i*** osigurava da se svakoj osobi s invaliditetom ili osobi smanjene pokretljivosti ponudi mogućnost da, u pristupačnom obliku, da posebnu izjavu o interesu za isporuku na odredište na temelju članka 22. stavka 2. Montrealske konvencije, pri rezervaciji i istodobno sa zahtjevom na temelju članka 6. Uredbe (EZ) br. 1107/2006, a najkasnije kada se oprema preda zračnom prijevozniku te, u slučaju priznatog psa pomagača, pri ukrcaju. U tom slučaju zračni prijevoznik iz Unije od dotičnih putnika ne naplaćuje dodatnu naknadu. ***Komisija donosi provedbeni akt kojim se utvrđuje standardni obrazac za te izjave interesa. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka [6.f stavka 2.].*** Ako je oprema uništena, izgubljena, oštećena ili zakašnjela ili u slučaju smrti ili ozljede priznatog psa pomagača, zračni prijevoznik iz Unije može zahtijevati dokaz o trošku zamjene, uključujući privremenu zamjenu, opreme za kretanje ili priznatog psa pomagača od osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti kako bi se potkrijepio iznos naveden u posebnoj izjavi o interesu. **[Am. 199]**

Pri prodaji zračnog prijevoza u ime zračnog prijevoznika iz Unije posrednici ***putnike upoznaju s njihovim pravima i*** nude dotičnim putnicima mogućnost da daju, u pristupačnom obliku, posebnu izjavu o interesu na temelju članka 22. stavka 2. Montrealske konvencije, pri rezervaciji i istodobno sa zahtjevom na temelju članka 6. Uredbe (EZ) br. 1107/2006. Ta posebna izjava o interesu daje se pod istim uvjetima koji su utvrđeni u prvom podstavku. Posrednik tu izjavu šalje zračnom prijevozniku iz Unije što je prije moguće. **[Am. 200]**

2. U slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja pri prijevozu registrirane opreme za kretanje ili u slučaju smrti ili ozljede priznatog psa pomagača, zračni prijevoznik iz Unije odgovoran je za plaćanje iznosa koji ne prelazi iznos koji je putnik prijavio, osim ako dokaže da je traženi iznos veći od stvarnog interesa osobe za isporuku na odredište.

3. Ako se primjenjuje stavak 2. i ne dovodeći u pitanje članke 7. i 8. te četvrti podstavak Priloga I. Uredbi (EZ) br. 1107/2006, zračni prijevoznici iz Unije brzo ulažu sve razumne napore kako bi osigurali odmah potrebne privremene zamjene za registriranu opremu za kretanje i privremena rješenja kao zamjenu za priznate pse pomagače. Osobi s invaliditetom ili osobi smanjene pokretljivosti dopušteno je besplatno zadržati tu privremenu zamjenu dok se ne isplati naknada iz stavka 2. ili dok zračni prijevoznici iz Unije pravnim ili fizičkim osobama ne nadoknade troškove potrebne privremene zamjene za opremu za kretanje ili za priznate pse pomagače.

4. Poštovanje stavka 3. ne predstavlja priznanje odgovornosti zračnog prijevoznika iz Unije.

***Članak 6.aa***

***1. Nacionalno provedbeno tijelo određeno člankom 16. Uredbe (EZ) br. 261/2004 osigurava poštovanje ove Uredbe. U ovu svrhu, ono nadzire:***

***(a) uvjete ugovora zračnih prijevoznika;***

***(b) sustavnu ponudu posebne izjave interesa za prijavljenu opremu za kretanje, i odgovarajuće razine naknade štete u slučaju oštećenja opreme za kretanje;***

***(c) plaćanje predujma prema članku 5. stavku 1. kada se primjenjuje;***

***(d) primjenu članka 6.***

***2. U svrhu nadziranja zaštite putnika sa smanjenom pokretljivošću i putnika s invaliditetom, u slučaju oštećenja njihove opreme ili pomagala za kretanje, nacionalno provedbeno tijelo također ispituje i uzima u obzir informacije o pritužbama koje se odnose na opremu za kretanje podnesenim tijelima određenim člankom 16.a Uredbe (EZ) br. 261/2004.***

***3. Sankcije koje odrede države članice za kršenja ove Uredbe moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.***

***4. U svojim godišnjim izvješćima u skladu s člankom 16. stavkom 6. Uredbe (EZ) br. 261/2004, nacionalna provedbena tijela također objavljuju statistike o svojoj aktivnosti i o sankcijama primijenjenim s obzirom na primjenu ove Uredbe.*** **[Am. 201]**

*Članak 6.b*

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1008/2008, pri prodaji zračnog prijevoza u Uniju, iz Unije ili unutar nje svi zračni prijevoznici i posrednici jasno navode, u pristupačnom obliku, pri rezervaciji, kao i na svojim mobilnim aplikacijama i internetskim stranicama, te ujedno, kad je riječ o zračnim prijevoznicima, na zahtjev u zračnoj luci (uključujući na samoposlužnim uređajima za prijavu za let):

– najveću dopuštenu prtljagu u smislu dimenzija i težine koju putnici smiju držati u kabini i u teretnom prostoru zrakoplova koja odgovara cijeni za razred prijevoza za na svaki let uključen u putnikovu rezervaciju;

– bilo kakva ograničenja u vezi s brojem predmeta koja bi se primjenjivala u okviru određenog najvećeg dopuštenog broja komada prtljage;

– uvjete pod kojima se lomljivi ili vrijedni predmeti, kao što su glazbeni instrumenti, sportska oprema, dječja kolica i dječje sjedalice prevoze u putničkoj kabini ili u teretnom prostoru zrakoplova;

– ne dovodeći u pitanje stavak 2., moguće dodatne naknade koje se naplaćuju za prijevoz registrirane i neregistrirane prtljage, uključujući glazbene instrumente iz članka 6.c;

– posebne razloge koji mogu spriječiti prijevoz neregistrirane prtljage u kabini na temelju stavka 3.

***Osnovne usluge putovanja i dodatne naknade moraju biti jasno istaknute i moraju se moći kupiti zasebno.*** **[Am. 202]**

***Ako je ručna prtljaga prije ulaska u zrakoplov ili prije polijetanja premještena iz kabine u teretni prostor, mora biti predana putniku kao ručna prtljaga prilikom izlaska iz zrakoplova.*** **[Am. 203]**

2. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1107/2006, zračni prijevoznici dopuštaju putnicima da bez dodatnih troškova unesu osobni predmet ***i ručnu prtljagu najveće dopuštene veličine od 100 cm (zbroj duljine, širine i visine)*** u kabinu ***u skladu s Uredbom (EZ) br 261/2004***. ***Dopuštena ručna prtljaga može se izraziti najvećim dimenzijama i/ili najvećom težinom ukupne dozvoljene prtljage po putniku, ili oboje, ali se ne može ograničiti na određeni broj komada.*** **[Am. 204]**

3. Kada zbog posebnih razloga, kao što su razlozi zaštite, razlozi povezani s kapacitetom ili promjenom tipa zrakoplova nakon što je rezervacija već izvršena, isključuju prijevoz u kabini osobnog predmeta iz stavka 2. ili ručne prtljage, zračni prijevoznik može prevoziti takvu neregistriranu prtljagu u teretnom prostoru zrakoplova, ali bez naplate dodatnih troškova putniku.

4. Stavci 2. i 3. primjenjuju se na sve zračne prijevoznike koji polaze iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koje se primjenjuju Ugovori te na sve zračne prijevoznike ~~iz Unije~~ koji dolaze na državno područje države članice na koje se primjenjuju Ugovori. **[Am. 205]**

5. Ovaj članak ne utječe na ograničenja u pogledu neregistrirane prtljage utvrđena pravilima Unije, kao što su ona utvrđena u Uredbi (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća* i Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998** te međunarodnim pravilima koja se odnose na sigurnost i zaštitu.

*Članak 6.c*

1. Zračni prijevoznik iz Unije dopušta putniku da unese glazbeni instrument u putničku kabinu zrakoplova podložno primjenjivim pravilima u pogledu sigurnosti i zaštite te tehničkim specifikacijama i ograničenjima dotičnog zrakoplova. Prijevoz glazbenih instrumenata u kabini zrakoplova dopušta se ako se takvi instrumenti mogu na siguran način spremiti u odgovarajući pretinac za prtljagu u kabini ili ispod odgovarajućeg putničkog sjedala. ***Ako se glazbeni instrument prihvati u putničku kabinu, on čini dio putnikove dopuštene ručne prtljage.*** Zračni prijevoznik može ~~odrediti da glazbeni instrument čini dio putnikove neregistrirane dopuštene prtljage i da se ne~~***odlučiti naplaćivati dodatnu naknadu za ručnu prtljagu putnika koja se*** može prevoziti povrh ~~te~~ dopuštene prtljage. **[Am. 206]**

2. ~~Podložno primjenjivim pravilima u pogledu sigurnosti i zaštite,~~ Ako je glazbeni instrument prevelik da bi se mogao sigurno spremiti u odgovarajući pretinac za prtljagu u kabini ili ispod odgovarajućeg putničkog sjedala, zračni prijevoznik može zahtijevati plaćanje još jedne karte, pri čemu se takav glazbeni instrument prevozi kao ~~neregistrirana~~***ručna*** prtljaga na još jednom sjedalu. ~~Nadalje, od putnika se može zahtijevati da odaberu i kupe susjedna sjedala za~~***Ta dodatna karta nije podložna plaćanju odgovarajuće aerodromske pristojbe za polazak. Kada je kupljeno još jedno mjesto, zračni prijevoznik trudi se smjestiti*** putnika i ~~glazbeni instrument, pri čemu je uvijek jedno sjedalo uz prozor za glazbeni instrument. Kada je dostupno i ako se zatraži,~~***dotični*** glazbeni instrument ~~prevozi se u zagrijanom dijelu teretnog prostora zrakoplova podložno primjenjivim sigurnosnim pravilima, prostornim ograničenjima i tehničkim specifikacijama dotičnog zrakoplova~~***zajedno***. **[Am. 207]**

***2a. Kada ima mjesta i na zahtjev, glazbeni instrumenti prevoze se u zagrijanom dijelu teretnog prostora zrakoplova u skladu s mjerodavnim sigurnosnim pravilima, ograničenjima prostora i tehničkim specifikacijama dotičnog zrakoplova. Zračni prijevoznik stavlja jasne i vidljive oznake da je riječ o glazbenim instrumentima kako bi se osiguralo da se njima oprezno rukuje. Samo instrumentima koji su pravilno upakirani u čvrste i/ili tvrde kutije posebno napravljene za takve predmete dopušten je prijevoz u teretnom prostoru zrakoplova.*** **[Am. 208]**

***2b. Zračni prijevoznik jasno pri rezervaciji i u svojim uvjetima naznačava osnovu za prijevoz glazbenih instrumenata, uključujući sve dodatne naknade, prostore za prijevoz glazbenih instrumenata dostupne u određenim zrakoplovima i dimenzije tih prostora. U slučaju da se treba rezervirati dodatno mjesto, putnicima se nudi mogućnost rezerviranja tog mjesta preko interneta.*** **[Am. 209]**

***Članak 6.b***

***1. Komisiji pomaže Odbor za putnička prava. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.***

***2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.*** **[Am. 210]**

---

* Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998 od 5. studenoga 2015. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa (SL L 299, 14.11.2015., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).”;

8. članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

*‘Članak 7.*

Komisija do ... [~~pet godina~~***tri godine*** od datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni] izvješćuje Europski parlament i Vijeće o primjeni i rezultatima ove Uredbe.; ***Uz izvješće se, prema potrebi, prilažu zakonodavni prijedlozi.’;*** **[Am. 211]**

9. Prilog Uredbi (EZ) br. 2027/97 zamjenjuje se tekstom navedenim u Prilogu II. ovoj Uredbi.

*Članak 3.*

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

~~Primjenjuje se od ... [dvije godine od datuma stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni].~~ **[Am. 212]**

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u …

| | |
|---|---|
| *Za Europski parlament* | *Za Vijeće* |
| *Predsjednica* | *Predsjednik/Predsjednica* |

**PRILOG I.**

***‘Prilog***

**~~Neiscrpan~~ *Iscrpan* popis okolnosti koje *mogu predstavljati izvanredne* ~~se smatraju izvanrednim okolnostima i~~ okolnosti ~~koje se ne smatraju izvanrednim okolnostima~~ za potrebe ove Uredbe [Am. 213]**

1. Sljedeće okolnosti ~~smatraju se izvanrednima~~***mogu predstavljati izvanredne okolnosti***: **[Am. 214]**

   (a) ~~okolnosti koje nisu povezane s operacijom zrakoplova, kao što su:~~ **[Am. 215]**

      i. prirodne ~~ili ekološke~~ katastrofe koje su nespojive sa sigurnim izvođenjem leta; **[Am. 216]**

      ii. meteorološki uvjeti ~~i oštećenja zrakoplova povezana s meteorološkim događajima koji su~~ nespojivi sa ~~sigurnim izvođenjem leta (kao što su: udari munje, tuča, grmljavinske oluje, jake turbulencije ili jak vjetar)~~***sigurnošću leta ili koji su oštetili zrakoplov u letu ili na pisti nakon puštanja u promet i onemogućili sigurno izvođenje leta***; **[Am. 217]**

iii. rat***, politički nemiri, činovi sabotaže ili terorizma koji onemogućavaju sigurno izvođenje*** ~~ili pobuna koji su nespojivi sa sigurnim izvođenjem~~ leta; **[Am. 218]**

iv. ~~prekogranične prijetnje zdravlju obuhvaćene područjem primjene članka 2. stavka 1. ili članka 2. stavka 4. Uredbe (EU) 2022/2371 Europskog parlamenta i Vijeća[1] koje su nespojive sa sigurnim izvođenjem~~***zdravstveni rizici ili hitni medicinski slučajevi koji iziskuju prekid ili skretanje dotičnog*** leta; ~~i~~ **[Am. 219]**

v. sudari***oštećenje*** zrakoplova ~~s pticom ili drugim stranim predmetom koji su nespojivi sa sigurnim izvođenjem leta~******koje je prouzročio strani predmet na uzletno-sletnoj stazi zračne luke***; **[Am. 220]**

(b) ~~incidenti povezani s putnicima, među ostalim:~~ **[Am. 221]**

i. ~~incidenti povezani s putnicima neprihvatljivog ponašanja u smislu Montrealskog protokola iz 2014. koji su nespojivi sa sigurnim izvođenjem leta ili uzrokuju kašnjenje u polasku leta~~***neprihvatljivo ponašanje putnika zbog kojeg zapovjednik zrakoplova mora preusmjeriti let u zračnu luku koja nije odredišna zračna luka kako bi iskrcao tog putnika ili putnike i njihovu prtljagu***; **[Am. 222]**

ii. ~~zdravstveni rizici ili hitni medicinski slučajevi (poput teške bolesti) koji su otkriveni neposredno prije polaska leta ili koji zahtijevaju prekid ili skretanje leta;~~ **[Am. 223]**

(c) ~~ostali incidenti, primjerice:~~ **[Am. 224]**

i. ~~sigurnosni rizici i šteta prouzročena činom sabotaže ili terorizma ili nezakonitim djelima koji su nespojivi sa sigurnim izvođenjem leta;~~ **[Am. 225]**

ii. skriveni proizvodni ili konstrukcijski nedostaci ~~koji~~***koje*** je otkrio proizvođač ili nadležno tijelo i koji su nespojivi sa sigurnim izvođenjem leta; **[Am. 226]**

iii. ***nepredviđena*** ograničenja u pogledu upravljanja zračnim prometom ili kapaciteta zračne luke ili ***nepredviđeno*** zatvaranje zračnog prostora***, uključujući i zatvaranje uzletno-sletnih staza koje nalože vlasti***; **[Am. 227]**

~~iv. djelomično ili potpuno neplanirano zatvaranje zračne luke, uključujući opći kvar sustava zračne luke, prekid opskrbe električnom energijom i prekid elektroničkih komunikacija, ili aktivacija plana za nepredvidive situacije od strane upravnog tijela zračne luke;~~ **[Am. 228]**

v. ~~štrajkovi~~***nepredviđeni radni sporovi kod stvarnog zračnog prijevoznika ili*** kod pružatelja ključnih usluga kao što su ~~upravno tijelo~~ zračne luke~~,~~ ***i*** pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ~~i pružatelji zemaljskih usluga ili kod stvarnog~~***, isključujući štrajkove osoblja*** zračnog prijevoznika***, osim ako proizlaze iz zahtjeva koje mogu ispuniti samo javna tijela*** ~~ako su štrajkovi povezani sa zahtjevima izvan nadležnosti stvarnog prijevoznika~~; **[Am. 229]**

~~vi. neočekivana odsutnost člana posade koji je ključan za izvođenje leta, zbog bolesti ili smrti, kada se dogodi izvan domaće baze stvarnog zračnog prijevoznika ili zbog pandemije;~~ **[Am. 230]**

vii. ~~šteta na zrakoplovu dok se nalazi na tlu koju su prouzročile treće strane, za koje zračni prijevoznik nije odgovoran, i koja je nespojiva sa sigurnim izvođenjem leta~~***sudar između parkiranog zrakoplova i zrakoplova drugog zračnog prijevoznika kao posljedica kretanja zrakoplova drugog zračnog prijevoznika***; **[Am. 231]**

~~viii. oštećenje gume zrakoplova uzrokovano stranim predmetom koje je nespojivo sa sigurnim izvođenjem leta;~~ **[Am. 232]**

ix. ~~onečišćena uzletno-sletna staza~~***prisutnost benzina na uzletno-sletnoj stazi koja rezultira zatvaranjem*** zračne luke ~~koja je nespojiva sa sigurnim izvođenjem leta~~***i, posljedično, znatno kašnjenje leta u tu zračnu luku ili iz nje, pod uvjetom da benzin ne dolazi iz zrakoplova zračnog prijevoznika koji obavlja let***; **[Am. 233]**

~~x.~~ ~~neočekivani sigurnosni nedostaci na opremi zrakoplova koji nisu unutar prihvatljivih razina za izvođenje leta kako je definirano u glavnoj listi minimalne opreme ili u minimalnim uvjetima za opremu za izvođenje leta utvrđenima u toj listi i koji se nisu mogli otkloniti tijekom preventivnog održavanja (kako je predviđeno stavkom 2. točkom (a)); i~~ **[Am. 234]**

~~xi.~~ ~~nakon polaska, zdravstveni rizici ili hitni medicinski slučajevi (poput teške bolesti) člana posade koji zahtijevaju prekid ili skretanje leta.~~ **[Am. 235]**

***xia. sudar zrakoplova i ptice i sva šteta koje je time nastala;*** **[Am. 236]**

***xib. manjak osoblja u zračnoj luci koje pruža usluge utovara prtljage;*** **[Am. 237]**

***xic. zagušenje zračne luke zbog meteoroloških uvjeta, što dovodi do obveze operatora zrakoplova da odgodi ili otkaže let;*** **[Am. 238]**

***xid. opći kvar na sustavu za opskrbu gorivom zrakoplova, ako je zračna luka podrijetla predmetnog leta ili zrakoplova odgovorna za sustav za opskrbu gorivom zrakoplova.*** **[Am. 239]**

~~2. Sljedeće okolnosti ne smatraju se izvanrednim okolnostima:~~

~~(a) tehnički problemi koji su se mogli otkloniti tijekom preventivnog održavanja u skladu s pravilima i postupcima Unije za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova;~~

~~(b) operativne odluke i kašnjenja u postupcima koji se odnose na posadu, prijavu za let i ukrcaj; i~~

~~(c) nedostupnost letačke posade ili kabinske posade (osim ako je to uzrokovano štrajkovima iz stavka 1. točke (c) podtočke v. ili neočekivanom odsutnošću zbog bolesti ili smrti iz stavka 1. točke (c) podtočke vi.)..~~

~~[1] Uredba (EU) 2022/2371 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. studenoga 2022. o ozbiljnim prekograničnim prijetnjama zdravlju i o stavljanju izvan snage Odluke br. 1082/2013/EU (SL L 314, 6.12.2022., str. 26., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~ **[Am. 240]**

**PRILOG II.**

***‘Prilog***

**Informativna obavijest iz članka 6.**

INFORMATIVNA OBAVIJEST O ODGOVORNOSTI ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA PREMA PUTNICIMA I NJIHOVOJ PRTLJAZI

Ova informativna obavijest predstavlja sažetak pravila o odgovornosti koja primjenjuju zračni prijevoznici iz Unije kako je propisano zakonodavstvom Europske unije i Montrealskom konvencijom.

NAKNADA U SLUČAJU SMRTI ILI OZLJEDE

Ne postoje financijska ograničenja za odgovornost za ozljedu ili smrt putnika uzrokovane nesrećom u zrakoplovu ili tijekom bilo koje operacije ukrcaja i iskrcaja.

Ne dovodeći u pitanje članak 20. Montrealske konvencije o oslobođenju zračnog prijevoznika od odgovornosti, za štetu do ograničenja iz članka 21. Montrealske konvencije, kako ga je ažurirala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije [zračni prijevoznik u zagradama navodi približan iznos u lokalnoj valuti], zračni prijevoznik ne može isključiti ili ograničiti svoju odgovornost. Iznad tog iznosa zračni prijevoznik nije odgovoran ako dokaže:

– da šteta nije nastala zbog nepažnje ili druge protupravne radnje ili propusta zračnog prijevoznika, njegovih službenika ili zastupnika, ili

– da je šteta nastala isključivo zbog nepažnje ili druge protupravne radnje ili propusta treće strane.

PREDUJMOVI

U slučaju smrti ili ozljede putnika, zračni prijevoznik mora u roku od 15 dana od utvrđivanja identiteta osobe koja ima pravo na naknadu štete isplatiti joj predujam koji je potreban za ispunjavanje njezinih neposrednih ekonomskih potreba. U slučaju smrti taj predujam ne smije biti manji od 16 % ograničenja iz članka 21. Montrealske konvencije, kako ga je ažurirala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije [zračni prijevoznik u zagradama navodi približan iznos u lokalnoj valuti].

KAŠNJENJA UZROKOVANA PUTNICIMA

U slučaju kašnjenja uzrokovanog putniku, zračni je prijevoznik odgovoran za štetu, osim ako je poduzeo sve razumne mjere kako bi izbjegao štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere. Odgovornost za kašnjenje uzrokovano putnicima ograničena je na ograničenje iz članka 22. stavka 1. Montrealske konvencije, kako ga je ažurirala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije [zračni prijevoznik u zagradama navodi približni iznos u lokalnoj valuti].

KAŠNJENJA PRTLJAGE

U slučaju kašnjenja prtljage, zračni prijevoznik odgovoran je za štetu do ograničenja iz članka 22. stavka 2. Montrealske konvencije, kako ga je ažurirala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije [zračni prijevoznik u zagradama navodi približni iznos u lokalnoj valuti], pri čemu je ograničenje naknade štete primjenjivo po putniku, a ne po komadu registrirane prtljage. Zračni prijevoznik nije odgovoran ako je poduzeo sve razumne mjere da izbjegne štetu koja je nastala takvim kašnjenjem ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere.

UNIŠTENJE, GUBITAK ILI OŠTEĆENJE PRTLJAGE

Zračni prijevoznik odgovoran je za štetu do ograničenja iz članka 22. stavka 2. Montrealske konvencije, kako ga je ažurirala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije [zračni prijevoznik u zagradama navodi približan iznos u lokalnoj valuti], pri čemu se ograničenje naknade štete primjenjuje po putniku, a ne po komadu prtljage.

U slučaju oštećene ili izgubljene registrirane prtljage, zračni prijevoznik odgovoran je, osim ako je šteta uzrokovana inherentnom greškom, kvalitetom ili nedostatkom prtljage.

U slučaju neregistrirane prtljage (ručne prtljage), uključujući osobne predmete, zračni prijevoznik odgovoran je samo ako je šteta nastala njegovom krivnjom ili krivnjom njegovih službenika ili zastupnika.
**[Am. 241 - ne odnosi se na hrvatsku verziju]**

VIŠE GRANICE ODGOVORNOSTI ZA PRTLJAGU

Putnik ima pravo na višu granicu odgovornosti ako najkasnije u trenutku registracije za let da posebnu izjavu i plati dodatnu pristojbu ako je to potrebno. Ta dodatna pristojba temelji se na tarifi koja se odnosi na dodatne troškove prijevoza i osiguranja dotične prtljage iznad granice odgovornosti ograničenja iz članka 22. stavka 2. Montrealske konvencije, kako ga je ažurirala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije ***[(***zračni prijevoznik u zagradama navodi približan iznos u lokalnoj valuti***])***. Tarifa mora biti dostupna putnicima na zahtjev. **[Am. 242]**

Putnicima s invaliditetom i putnicima smanjene pokretljivosti sustavno se nudi pri rezervaciji, istodobno sa zahtjevom na temelju članka 6. Uredbe (EZ) br. 1107/2006, a najkasnije kada se oprema preda zračnom prijevozniku i, u slučaju priznatog psa pomagača, pri ukrcaju, mogućnost davanja posebne izjave o interesu, u pristupačnom obliku, za prijevoz, bez dodatnih troškova, njihove opreme za kretanje ili njihovih priznatih pasa pomagača.

OSLOBOĐENJE OD ODGOVORNOSTI

Ako prijevoznik dokaže da je bilo koja šteta obuhvaćena pravilima o odgovornosti koja primjenjuju zračni prijevoznici iz Unije kako se zahtijeva Uredbom (EZ) br. 2027/97 i Montrealskom konvencijom, uključujući smrt ili ozljedu, bila uzrokovana nepažnjom ili drugom protupravnom radnjom ili propustom osobe koja traži naknadu štete ili osobe od koje on ili ona izvodi svoja prava ili da su takva nepažnja, radnja ili propust doprinijeli nastanku štete, prijevoznik se u cijelosti ili djelomično oslobađa od odgovornosti prema podnositelju zahtjeva za naknadu štete u mjeri u kojoj su takva nepažnja ili protupravna radnja ili propust uzrokovali štetu ili joj doprinijeli.

ROK ZA PRITUŽBU ~~U POGLEDU PRTLJAGE~~***O PRTLJAZI*** **[Am. 243]**

Ako je prtljaga oštećena, zakašnjela, izgubljena ili uništena, putnik mora što je prije moguće u svim slučajevima zračnom prijevozniku podnijeti pritužbu. Putnik mora podnijeti pritužbu u roku od sedam dana u slučaju oštećenja registrirane prtljage te u roku od 21 dan u slučaju kašnjenja prtljage, u oba slučaja počevši od datuma na koji je prtljaga stavljena putniku na raspolaganje. U tu svrhu putnici mogu pronaći poseban obrazac na internetskim stranicama i na internetskim aplikacijama zračnih prijevoznika, koji se mogu podnijeti u papirnatom obliku ili putem interneta. Zračni prijevoznik mora prihvatiti takav obrazac u zračnoj luci kao pritužbu. Zračni prijevoznik datumom podnošenja pritužbe smatra datum dostave takve pritužbe na temelju članka 31. stavaka 2. i 3. Montrealske konvencije, čak i ako zračni prijevoznik kasnije zatraži dodatne informacije.

## ODGOVORNOST UGOVORNIH PRIJEVOZNIKA I STVARNIH PRIJEVOZNIKA

Ako zračni prijevoznik koji stvarno izvodi let istodobno nije i ugovorni zračni prijevoznik, putnik ima pravo podnijeti pritužbu ili zahtjev za naknadu štete bilo kojem od njih. To uključuje slučajeve u kojima je posebna izjava o interesu za isporuku dogovorena s jednim ili drugim od tih dvaju prijevoznika.

## ROK ZA PODNOŠENJE TUŽBE

Tužba za naknadu štete mora se podnijeti u roku od dvije godine od dana dolaska zrakoplova ili od dana na koji je zrakoplov trebao sletjeti.

## UNIŠTENJE, GUBITAK, OŠTEĆENJE ILI KAŠNJENJE OPREME ZA KRETANJE

Zračni prijevoznik odgovoran je za uništenje, gubitak, oštećenje ili kašnjenje opreme za kretanje do ograničenja iz članka 22. stavka 2. Montrealske konvencije na temelju članka 24. stavka 2. Montrealske konvencije [zračni prijevoznik u zagradama navodi približan iznos u lokalnoj valuti], pri čemu se ograničenje naknade štete primjenjuje po putniku, a ne po komadu prtljage.

Putnik može, najkasnije pri registraciji za let, bez dodatnih troškova zatražiti višu granicu odgovornosti podnošenjem posebne izjave u kojoj se navodi trošak zamjene njegove opreme za kretanje.

U slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja opreme za kretanje, zračni prijevoznik isplaćuje iznos za naknadu štete koji ne prelazi iznos koji je putnik prijavio u posebnoj izjavi.

Prije isplate tog iznosa za naknadu štete zračni prijevoznik poduzima sve razumne napore kako bi osigurao odmah potrebne privremene zamjene za opremu za kretanje nakon završetka putovanja dotičnih putnika.

OSNOVA ZA INFORMACIJE

Navedena pravila temelje se na Montrealskoj konvenciji od 28. svibnja 1999., koja se u Uniji provodi Uredbom (EZ) br. 2027/97 (kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002) i Uredbom (EU) …/…[+]), a u državama članicama njihovim nacionalnim zakonodavstvom.

_____

[+] SL: molimo unijeti referentni broj za ovu Uredbu o izmjeni.”.