**Parlament Europejski**
2024-2029

**TEKSTY PRZYJĘTE**

# P10_TA(2026)0009

## Prawa pasażerów linii lotniczych

**Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 21 stycznia 2026 r. w sprawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)**

*Parlament Europejski*,

- uwzględniając stanowisko Rady w pierwszym czytaniu (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 11 lipca 2013 r.[1],
- po konsultacji z Komitetem Regionów,
- uwzględniając opinię Komisji (COM(2025)0630),
- uwzględniając swoje stanowisko w pierwszym czytaniu[2] w sprawie wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0130),
- uwzględniając zalecenia Komisji Transportu i Turystyki z dnia 13 października 2025 r. przedstawione zgodnie z art. 74 Regulaminu,
- uwzględniając art. 294 ust. 7 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając art. 68 Regulaminu,
- uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez

[1] Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 115.
[2] Dz.U. C 93 z 24.3.2017, s. 336.

Komisję Transportu i Turystyki (A10-0001/2026),

1. przyjmuje poniższe stanowisko w drugim czytaniu;

2. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

**P10_TC2-COD(2013)0072**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 21 stycznia 2026 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/... zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą[2],

---

1 Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 115.

2 Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2014 r. (Dz.U. C 93 z 24.3.2017, s. 336) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 29 września 2025 r. (Dz.U. C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 21 stycznia 2026 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady[3], a także rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97[4] znacząco przyczyniły się do ochrony praw pasażerów lotniczych w sytuacjach, kiedy ich plany podróży zostają zakłócone wskutek odmowy przyjęcia na pokład, dużych opóźnień, odwołania lotów lub nieprawidłowej obsługi bagażu.

***(1a) Prawodawca Unii potwierdza cele określone w motywach 1 i 4 dotyczące unijnych przepisów w zakresie transportu lotniczego, polegające na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, pełnym uwzględnieniu wymogów ochrony konsumentów oraz podwyższeniu standardów ochrony ustanowionych tym rozporządzeniem. Cel ten należy osiągnąć przez wzmocnienie praw pasażerów lotniczych, zwiększenie pewności prawa zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników lotniczych, kodyfikację najważniejszych orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości dotyczących wykładni rozporządzenia nr 261/2004, a także zapewnienie, aby przewoźnicy lotniczy działali na jednolitych zasadach na zliberalizowanym rynku. Oznacza to również, że standardy ochrony określone w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 nie powinny w żadnym wypadku zostać obniżone. W związku z tym należy w pełni wykorzystać potencjał praw pasażerów lotniczych, chronionych na mocy rozporządzeń (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 2027/97, oraz zapewnić skuteczniejsze, sprawniejsze i bardziej spójne stosowanie tych praw w całej Unii, z uwzględnieniem interesów przewoźników lotniczych oraz przy zachowaniu równowagi***

---

3 Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

4 Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

***między interesami pasażerów i przewoźników lotniczych.***
**[Popr. 1]**

(2) Szereg niedociągnięć, stwierdzonych podczas wykonywania praw na podstawie rozporządzeń (WE) nr 261/2004 oraz (WE) nr 2027/97, uniemożliwiło jednak realizację pełnego potencjału tych praw pod względem ochrony pasażerów. Zapewnienie skuteczniejszego, bardziej efektywnego i spójnego stosowania praw pasażerów lotniczych w całej Unii wymaga wprowadzenia wielu zmian w obecnych ramach prawnych. Fakt ten podkreślono w komunikacie Komisji z dnia 27 października 2010 r. zatytułowanym „Sprawozdanie na temat obywatelstwa UE – 2010 r. Usuwanie przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE”, w którym zapowiedziano środki mające na celu zapewnienie zbioru wspólnych praw, w szczególności pasażerom lotniczym, a także odpowiednie egzekwowanie tych praw.

(3) ~~Badanie~~***W badaniu*** aktualnego poziomu ochrony praw pasażerów lotniczych w Unii zlecone i opublikowane przez Komisję w 2020 r. (~~zwane dalej „badaniem”) wykazało~~***„badanie sterujące”) stwierdzono***, że głównym priorytetem pasażerów jest otrzymanie pomocy w przypadku zakłóceń w podróży oraz zaoferowanie im zmiany planu podróży, tak aby mogli jak najszybciej dotrzeć do miejsca docelowego. ~~Badanie wykazało~~***W tym celu w badaniu sterującym wykazano***, że wypłata odszkodowania zajmuje trzecie miejsce ~~w hierarchii priorytetów~~***wśród trzech wskazanych opcji, jeśli chodzi o priorytety*** pasażerów. ~~Z drugiej strony badanie wykazało również, że bezwzględne i względne koszty ponoszone~~***Nie można jednak na tej podstawie wnioskować, że wypłata odszkodowania ma dla pasażerów niskie znaczenie, co wynika z trzech powodów. Po pierwsze, już sama konstrukcja pytania jest obarczona znacznym błędem metodycznym i ogranicza możliwe odpowiedzi, gdyż trzy opcje przedstawione respondentom nie są ze sobą porównywalne. Dwie z nich (pomoc, alternatywne połączenie) oznaczają natychmiastowe rozwiązanie pilnego problemu (zakłócenia lotu), podczas gdy trzecia (odszkodowanie) ma charakter mniej bezpośredni i mniej pilny. Odszkodowanie przewidziane w tym rozporządzeniu służy zrekompensowaniu szkody powstałej w wyniku zakłócenia*** przez ~~przewoźników lotniczych w związku z wykonywaniem~~***wypłatę środków, które pomagają pasażerowi w dłuższej perspektywie, a nie rozwiązują natychmiastowego problemu (przez pomoc lub alternatywne połączenie). Nic więc dziwnego, że przeciętny respondent plasuje odszkodowanie na trzecim miejscu spośród trzech jako najmniej pilną opcję.***

***Wnioskowanie jednak, że wypłata odszkodowania jest dla pasażerów znacząco mniej ważna, byłoby niesłuszne zarówno z punktu widzenia logiki, jak i statystyki. Po drugie, konstrukcja pytania w badaniu zmusza respondentów do dokonania sztucznego wyboru pomiędzy trzema opcjami i do ich uszeregowania, podczas gdy w rzeczywistości na gruncie*** rozporządzenia ~~(WE)~~ nr 261/2004 ~~znacząco wzrosły od 2011 r~~***wszystkie trzy opcje współistnieją i nie wykluczają się wzajemnie***. ***Po trzecie, ranking badania sterującego wynika z interakcji z konsumentami i organizacjami pasażerów oraz badań źródłowych i nie opiera się na kompleksowej ankiecie przeprowadzonej wśród pasażerów. W związku z tym, aby uniknąć stronniczości pytań i błędu metodycznego w badaniu, warto sięgnąć po inne reprezentatywne badania opinii pasażerów na temat otrzymywania odszkodowań na podstawie tego rozporządzenia. W badaniu statystycznym[5] przeprowadzonym*** ~~, co mogłoby spowodować ograniczenie liczby obsługiwanych tras lub ograniczenie możliwości połączeń oferowanych~~ przez ~~przewoźników lotniczych pasażerom w perspektywie długoterminowej.~~ ~~Przegląd~~***Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO) w 2018 roku na próbie 10 350 losowo wybranych obywateli z dziesięciu państw członkowskich „prawo do odszkodowania w razie odwołania podróży lub odmowy przyjęcia na pokład” zajęło drugie miejsce (39,6%) spośród dziesięciu wskazanych praw, które pasażerowie mieli uznać za najważniejsze, podczas gdy najwyżej oceniona było „prawo do transportu zastępczego w razie dużego opóźnienia, odwołania podróży lub odmowy przyjęcia na pokład” (41,7%).***

---

5 ***Por. s. 22 https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_PL.pdf***

***Przy tak niewielkiej różnicy nie można wyciągać wniosków co do rzeczywistej hierarchii ważności tych praw. W badaniu YouGov na zlecenie jednej z firm zajmujących się dochodzeniem roszczeń, przeprowadzonym wiosną 2025 r. wśród 3 059 obywateli Niemiec, Hiszpanii i Danii, 70 % respondentów opowiedziało się za utrzymaniem obecnych zasad wypłaty odszkodowań, podkreślając, że pasażerowie nie powinni tracić praw dla minimalnych oszczędności, a jedynie 14 % wolało zaoszczędzić zakładane 1 EUR na cenie biletu. Nawet organizacja branżowa Airlines for Europe (A4E) przyznaje, powołując się na swoje własne badanie YouGov obejmujące ponad 6 000 konsumentów w pięciu państwach członkowskich, że „75 % pasażerów, którzy latali w ciągu ostatnich 12 miesięcy, popiera utrzymanie obecnego poziomu odszkodowań”[6]. Dane te potwierdzają decyzję prawodawcy Unii, aby w ramach zmiany*** rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ~~powinien zatem koncentrować się w szczególności na prawach~~***nie obniżać żadnych praw*** pasażerów do ***odszkodowania ani innych równie istotnych praw do*** pomocy i ~~zmiany planu podróży, przy jednoczesnym uwzględnieniu~~***zapewnienia alternatywnego połączenia. Obie te kategorie praw, wskazane powyżej – „odszkodowanie” oraz „pomoc i alternatywne połączenie” – należy traktować łącznie, bez sztucznego przeciwstawiania ich sobie. Możliwe jest pełne uwzględnienie*** zachęt ekonomicznych dla przewoźników lotniczych oraz wpływu na ~~jakość sieci połączeń~~***połączenia lotnicze, przy jednoczesnym zachowaniu istniejących praw pasażerów i wysokiego poziomu ochrony konsumentów***.**[Popr. 2]**

---

6 ***Por. komunikat prasowy A4E z 14 października 2025 r. https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/***

***(3a) Zgodnie z celami rozporządzenia (WE) nr 261/2004 niezależne recenzowane badanie z 2023 roku[7] dostarcza mocnych dowodów na to, że obecna wersja rozporządzenia skutecznie przyczynia się do skrócenia średniego czasu opóźnień lotów. Wskazuje, że wpływ ten ma wyraźne znaczenie ekonomiczne i jest niezależny od decyzji przewoźników dotyczących planowanego czasu trwania lotu. Badanie potwierdza, że statystycznie hipoteza o braku wpływu może zostać jednoznacznie odrzucona. Podkreśla także, że wyniki badania dotyczą również innych wskaźników punktualności lotów (opóźnienia przylotu oraz udziału „lotów punktualnych") i pozostają spójne w przypadku alternatywnych metod badawczych. Badanie wykazuje ponadto, że obecne rozporządzenie najskuteczniej przyczynia się do zmniejszenia opóźnień na trasach o niskim poziomie konkurencji. Podkreśla, że z ekonomicznego punktu widzenia system odszkodowań przewidziany w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 opiera się na zasadzie, zgodnie z którą odpowiedzialność powinna spoczywać na stronie, która ma najlepsze warunki do zapobiegania zdarzeniom i zarządzania nimi przy najniższych kosztach. Przewoźnicy lotniczy, a nie pasażerowie, zachowaliby kontrolę nad punktualnością dzięki planowaniu rozkładów lotów, planowaniu obsługi technicznej, rotacji załóg i samolotów oraz strategiom przywracania normalnego funkcjonowania po zakłóceniach.***

---

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

***Poprzez powiązanie odpowiedzialności z opóźnieniem przylotu do miejsca docelowego rozporządzenie zapewniłoby przewoźnikom lotniczym niezbędne zachęty ekonomiczne do ograniczenia występowania dużych opóźnień i odwołań. Wyniki tego badania wspierają decyzję prawodawcy Unii o utrzymaniu i jednoznacznym określeniu wspólnego trzygodzinnego progu w kontekście odszkodowania w przypadku odwołania lotu lub znacznego opóźnienia, obecnych poziomów odszkodowań i progów odległości: zapewnienie, aby obecny poziom ochrony praw pasażerów nie został obniżony, skutecznie przyczynia się do zwiększenia dostępności połączeń lotniczych i utrzymania zachęt gospodarczych dla przewoźników lotniczych.*** **[Popr. 3]**

(4) Pasażerowie podróżujący lotem objętym zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, w całości albo po obniżonej taryfie, powinni mieć te same prawa na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

(5) ~~Zwiększenie pewności prawa dla przewoźników lotniczych i pasażerów wymaga definicji pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, uwzględniającej wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann przeciwko Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA)[8] (zwany dalej „wyrokiem w sprawie C-549/07”) dotyczący interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004.~~ Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” ***jest przedmiotem bogatego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości.*** Należy ~~wyjaśnić za pomocą niewyczerpujących wykazów okoliczności, które stanowią~~***jaśniej określić, co stanowi*** nadzwyczajne okoliczności***, aby umożliwić skuteczne i konsekwentne egzekwowanie praw pasażerów lotniczych. W świetle tego orzecznictwa zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny”, należy odróżnić od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewnętrzny” wobec obsługującego przewoźnika lotniczego. Zdarzenia należy uznać za zewnętrzne, gdy wynikają z okoliczności niezależnych od przewoźnika i są skutkiem zjawiska naturalnego lub działania osoby trzeciej. Takie zdarzenia zewnętrzne należy co do zasady kwalifikować jako nadzwyczajne*** ~~lub które nie stanowią nadzwyczajnych~~ okoliczności. ~~Komisja powinna dokonywać przeglądu~~***Zdarzenia, które nie spełniają tych kryteriów, należy uznać za wewnętrzne i nie należy kwalifikować ich jako nadzwyczajne okoliczności. Takie rozróżnienie należy dodatkowo wyjaśnić za pomocą wyczerpującego*** wykazu ***okoliczności w sposób oczywisty uważanych za takie, które można uznać za nadzwyczajne.***

---

8 ~~Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 22 grudnia 2008 r., Friederike Wallentin-Hermann przeciwko Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, sprawa C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

***Aby zmienić wykaz*** nadzwyczajnych okoliczności ~~co trzy lata i w stosownych przypadkach proponować~~***, Komisji zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów w odniesieniu do uzupełniania tego wykazu w razie konieczności. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa[9]. W szczególności, aby zapewnić*** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ~~aktualizację tego wykazu~~***udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych***. **[Popr. 4]**

---

9 ***Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa (Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1)***.

***(5a) Zgodnie z konwencją montrealską zobowiązania obsługujących przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona, w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo przyjęcia wszelkich racjonalnych środków. W swoim orzecznictwie Trybunał Sprawiedliwości przedstawił bardziej szczegółowe informacje na temat znaczenia i granic obowiązku zastosowania „racjonalnych środków”.*** **[Popr. 5]**

~~(6) W wyroku w sprawie C-549/07 Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że niespodziewany problem techniczny nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, z wyjątkiem sytuacji, gdy nieoczekiwany problem techniczny wynikał z ukrytej wady produkcyjnej ujawnionej przez producenta statku powietrznego lub przez właściwy organ, lub z uszkodzenia statku powietrznego spowodowanego aktem sabotażu lub terroryzmu. Jednakże w świetle zdobytego doświadczenia oraz biorąc pod uwagę nadrzędne znaczenie zapewnienia, aby prawa przyznane pasażerom na podstawie niniejszego rozporządzenia nie szkodziły bezpieczeństwu, w pewnych warunkach za nadzwyczajne okoliczności należy uznać niektóre problemy techniczne dotyczące określonego sprzętu.~~ **[Popr. 6]**

~~(7) W swoim wyroku w sprawach połączonych C-156/22, C-157/22 i C-158/22 (TAP Portugal przeciwko flightright GmbH i Myflyright GmbH)[10] dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że niespodziewana nieobecność, krótko przed odlotem, z powodu choroby lub nawet niespodziewanej śmierci członka załogi, którego obecność jest niezbędna dla obsługi danego lotu, nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności. Niemniej jednak, nawet jeżeli przewoźnicy lotniczy mają obowiązek podjąć wszelkie racjonalne środki w celu zapewnienia zastąpienia pilota, drugiego pilota lub minimalnego wymaganego personelu pokładowego, zapewnienie przestrzegania tego obowiązku w praktyce poza bazami macierzystymi przewoźnika lotniczego wymaga znacznego czasu i wysokich nakładów finansowych. W związku z tym należy przewidzieć, że nadzwyczajną okoliczność powinna stanowić niespodziewana choroba lub śmierć członka załogi, którego obecność jest niezbędna, na przykład gdy ma to miejsce w dniu poprzedzającym odlot, poza macierzystymi bazami przewoźnika lotniczego.~~ **[Popr. 7]**

10 ~~Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 11 maja 2023 r., TAP Portugal przeciwko flightright GmbH i Myflyright GmbH, sprawy połączone C-156/22 i C-157/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

(8) ~~W swoich wyrokach w sprawach C-28/20 (Airhelp Ltd przeciwko Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann i in. przeciwko TUIfly GmbH)[12], C-613/20 (CS przeciwko Eurowings GmbH )[13] oraz w swoim postanowieniu w sprawie C-287/20 (EL i CP przeciwko Ryanair DAC)[14] dotyczących interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że strajki personelu linii lotniczych nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności. Niemniej jednak, w przypadku strajku pewne żądania personelu linii lotniczej nie wchodzą w zakres kompetencji przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego kontrolą, takie jak zmiany wieku emerytalnego lub składek finansowych, na które mogą odpowiedzieć wyłącznie organy publiczne. W związku z tym należy przewidzieć, że niektóre strajki personelu linii lotniczych powinny stanowić nadzwyczajne okoliczności.~~ **[Popr. 8]**

---

11 ~~Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp Ltd przeciwko Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, sprawa C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.~~

12 ~~Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 17 kwietnia 2018 r., Helga Krüsemann i in. przeciwko TUIfly GmbH, sprawa połączone C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

13 ~~Wyrok Trybunału (dziewiąta izba) z dnia 6 października 2021 r., CS przeciwko Eurowings GmbH, sprawa C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

14 ~~Postanowienie Trybunału (ósma izba) z dnia 10 stycznia 2022 r., EL i CP przeciwko Ryanair DAC, sprawa C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) W swoim wyroku w sprawie C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland przeciwko Diether Schenkel)[15] dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że pojęcie „lotu” w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie zostało zdefiniowane, ale Trybunał Sprawiedliwości interpretował je w ten sposób, że oznacza on co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc „odcinek” tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę. W celu uniknięcia niepewności oraz w świetle zdobytych doświadczeń należy teraz przewidzieć jasną definicję „lotu”, a także powiązanych pojęć „lotu łączącego” i „podróży”.

(10) W swoim wyroku w sprawie C-537/17 (Claudia Wegener przeciwko Royal Air Maroc SA)[16] dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 miało zastosowanie do części każdego lotu, która była częścią jednej podróży, niezależnie od tego, gdzie lot miał miejsce, w tym do lotów w pełni wykonywanych poza Unią. ***W oparciu o ten wyrok i w celu zapewnienia równych warunków działania,*** niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie niezależnie od tego, czy początkowe miejsce odlotu znajduje się na terytorium państw członkowskich, do którego mają zastosowanie Traktaty, czy ~~też – w przypadku obsługującego przewoźnika lotniczego będącego unijnym obsługującym przewoźnikiem lotniczym – gdy~~ ostateczne miejsce docelowe podróży znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty. **[Popr. 9]**

---

15 Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines - Direktion für Deutschland przeciwko Diether Schenkel, sprawa C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Wyrok Trybunału (ósma izba) z dnia 31 maja 2018 r., Claudia Wegener przeciwko Royal Air Maroc SA, sprawa C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361

(11) Badanie wykazało różne poziomy przestrzegania rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przez przewoźników lotniczych, przy czym unijni przewoźnicy lotniczy na ogół wykazują wyższy poziom przestrzegania niż przewoźnicy lotniczy z państw trzecich. W związku z tym przywrócenie równych warunków działania dla unijnych przewoźników lotniczych i przewoźników lotniczych z państw trzecich oraz poprawa stabilności ekonomicznej unijnych przewoźników lotniczych będzie wspierać konkurencyjność Unii i ostatecznie poprawi ogólną ochronę pasażerów.

***(11a) W interesie uczciwej konkurencji międzynarodowej oraz w celu dopilnowania, aby pasażerowie byli chronieni jednolitymi i spójnymi systemami praw, rozporządzenie (WE) nr 261/2004 powinno mieć zastosowanie do wszystkich podróży w Unii, a także do wszystkich podróży rozpoczynających się lub kończących w Unii.*** **[Popr. 10]**

~~(12) Art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej uznaje szczególne cechy regionów najbardziej oddalonych, w szczególności ze względu na ich odległą lokalizację. W świetle doświadczeń zdobytych w związku z rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 konieczne jest zapewnienie łączności terytorialnej z regionami najbardziej oddalonymi oraz zwiększenie spójności w całej Unii, co ostatecznie przyniosłoby korzyści pasażerom. Z uwagi na charakterystyczne cechy podróży odbywanych między regionami najbardziej oddalonymi a innym terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, kwotę rekompensaty należy określić na podstawie faktycznej długości trasy podróży.~~ **[Popr. 11]**

(13) Bilety są wystawiane lub zatwierdzane przez obsługującego przewoźnika lotniczego po zawarciu umowy transportu lotniczego z pasażerem. Powinny one być możliwe do zidentyfikowania za pomocą niepowtarzalnego numeru biletu oraz zawierać niepowtarzalne odniesienie do jednej umowy transportu lotniczego wydanej w czasie dokonywania rezerwacji. Powinny one obejmować jeden lot lub lot łączący, bez uwzględniania pośrednich przystanków do celów technicznych i operacyjnych. Powinny one zawierać szereg informacji dotyczących tego lotu lub tego lotu łączącego, takich jak data lotu, lotniska odlotu i przylotu, planowy czas odlotu i przylotu, imię i nazwisko pasażera, numer lotu i nazwę obsługującego przewoźnika lotniczego.

(14) W swoim wyroku w sprawie C-22/11 (Finnair Oyj przeciwko Timy'emu Lassooyowi)[17] dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" musi być interpretowane w ten sposób, że obejmuje nie tylko odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z nadmiernej liczby rezerwacji (ang. overbooking), lecz również odmowę przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak przyczyny operacyjne. Pasażerowie, którzy stawili się do wejścia na pokład i którym odmówiono przyjęcia na pokład lub którzy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli, powinni otrzymać zwrot należności ***i odszkodowanie*** bez zbędnej zwłoki.
**[Popr. 12]**

~~(15) Jednocześnie istnieją uzasadnione podstawy do odmowy przyjęcia pasażerów na pokład, takie jak względy dotyczące zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony lub nieodpowiednie dokumenty podróży. Przewoźnicy lotniczy mają również uzasadnione powody, aby odmówić przyjęcia na pokład pasażerów wykazujących niewłaściwe zachowanie zagrażające bezpieczeństwu lub ochronie lotu, zgodnie ze zmienioną Konwencją w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statku powietrznego, podpisaną w Tokio w dniu 14 września 1963 r. W takich przypadkach ciężar dowodu powinien spoczywać na obsługującym przewoźniku lotniczym.~~
**[Popr. 13]**

---

17 Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 4 października 2012 r., Finnair Oyj przeciwko Timy'emu Lassooyowi, sprawa C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) W celu poprawy poziomu ochrony pasażerom nie należy odmawiać przyjęcia na pokład lotu powrotnego ze względu na to, że nie odbyli oni lotu do miejsca docelowego w ramach tej samej umowy transportu lotniczego.

(17) Obecnie pasażerowie są niekiedy obciążani karnymi opłatami administracyjnymi za poprawianie błędów w pisowni ich imion i nazwisk. Uzasadnione korekty błędów w rezerwacjach lub zmiany administracyjne powinny być dokonywane bezpłatnie, pod warunkiem że żądana korekta lub zmiana nie spowoduje zmiany lotu, godziny, daty, trasy lub pasażera.

(18) W przypadkach odwołania lotu wybór między otrzymaniem zwrotu należności, kontynuacją podróży po zmianie jej planu lub odbyciem podróży ***później tego samego dnia lub*** w późniejszym terminie powinien być decyzją pasażera, a nie przewoźnika lotniczego.
**[Popr. 14]**

***(18a) W przypadku gdy pasażer rezygnuje z lotu, przewoźnicy lotniczy powinni być zobowiązani do nieodpłatnego zwrotu już zapłaconych podatków.*** **[Popr. 15]**

(19) Organy zarządzające portami lotniczymi w portach lotniczych~~, w których ruch pasażerski wynosi ponad pięć milionów podróżnych rocznie,~~ ***o rocznej wielkości ruchu pasażerskiego wynoszącej nie mniej niż cztery miliony pasażerów w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat*** oraz podmioty świadczące podstawowe usługi w porcie lotniczym, w szczególności przewoźnicy lotniczy i podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, ***instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz przedsiębiorstwa zapewniające opiekę pasażerom z niepełnosprawnościami i pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się,*** powinny ~~współpracować~~***przyjąć stosowne środki zapewniające koordynację i współpracę między użytkownikami portów lotniczych*** w celu zminimalizowania wpływu licznych zakłóceń lotu na pasażerów. W tym celu organy zarządzające ~~portem lotniczym~~***portami lotniczymi*** powinny ~~sporządzić plany reagowania awaryjnego w razie~~***zapewnić odpowiednią koordynację za pomocą stosownych planów awaryjnych na wypadek*** wystąpienia takich sytuacji oraz współpracować ***z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi*** przy sporządzaniu takich planów. ~~We wszystkich innych portach lotniczych organ zarządzający portem lotniczym powinien dołożyć wszelkich racjonalnych starań w celu koordynacji i dokonania uzgodnień z użytkownikami portu lotniczego w sytuacjach, które mogłyby doprowadzić do unieruchomienia znacznej liczby pasażerów, oraz informować pasażerów unieruchomionych~~***Plany te powinny zostać ocenione i, w razie konieczności, dostosowane przez krajowe organy wykonawcze***. **[Popr. 16]**

***(19a) Przewoźnicy lotniczy powinni wprowadzić procedury i działania koordynacyjne w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom odpowiednich informacji. W takich procedurach należy jasno określić, kto w każdym porcie lotniczym jest odpowiedzialny za zorganizowanie opieki, pomocy, zmiany planu podróży lub za zwrot należności, i kto powinien przygotować proces i warunki świadczenia tych usług.*** **[Popr. 17]**

***(19b) Aby udzielać pomocy pasażerom w przypadku zakłóceń w locie czy też sytuacji opóźnienia, uszkodzenia lub utraty bagażu, przewoźnicy lotniczy powinni zorganizować na terenie terminali punkty obsługi, w których ich pracownicy lub wyznaczone przez nich strony trzecie udzielają pasażerom niezbędnych informacji na temat przysługujących im praw, w tym procedur składania skarg, i pomagają im podjąć natychmiastowe działanie.***
**[Popr. 18]**

***(19c) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących opóźnienia, uszkodzenia lub utraty bagażu, we wszystkich portach lotniczych należy utworzyć specjalny punkt reklamacji bagażowej, w którym pasażerowie mieliby możliwość złożenia skargi w dniu przylotu. W tym celu przewoźnicy lotniczy powinni udostępnić pasażerom formularz skargi we wszystkich językach urzędowych UE. Może on także mieć formę standardowego formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR). W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania ujednoliconego formularza skargi w drodze aktów wykonawczych.*** **[Popr. 19]**

(20) ~~W rozporządzeniu~~***Celem rozporządzenia*** (WE) nr 261/2004 ~~należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla~~***jest umocnienie praw konsumentów poprzez zapewnienie wysokiego poziomu ochrony*** pasażerów ~~napotykających duże opóźnienia~~***lotniczych na rynku wewnętrznym***, zgodnie z ~~wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości~~***art. 38 Karty praw podstawowych.*** W sprawach połączonych C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH) i C-432/07 (Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA)***)***[18] ~~(zwanym dalej „wyrokiem~~***„wyrok*** w sprawach połączonych C-402/07 oraz C-432/07”) ***Trybunał Sprawiedliwości uwzględnił ten cel, uznając, że pasażerowie napotykający duże opóźnienia lotów wynoszące co najmniej trzy godziny doznają szkody w postaci nieodwracalnej straty czasu, którą należy naprawić w sposób ujednolicony i natychmiastowy.***

---

18 Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 19 listopada 2009 r., Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) i Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA (C-432/07), sprawy połączone C-402/07 oraz C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

***Opierając się na zasadzie równego traktowania, Trybunał potwierdził, że tak duże opóźnienia powodują szkodę porównywalną do odwołania oraz że odmiennego traktowania nie można obiektywnie uzasadnić. W szczególności Trybunał uznał, że jeżeli opóźnienie przylotu jest równe lub większe niż trzy godziny, zainteresowani pasażerowie mają prawo do odszkodowania, podobnie jak pasażerowie, których pierwotny lot został odwołany i którym przewoźnik lotniczy nie jest w stanie zaoferować zmiany planu podróży zgodnie z warunkami określonymi w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia, to znaczy lotu, który rozpoczyna się nie wcześniej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dociera do ich miejsca docelowego nie później niż dwie godziny po planowym czasie przylotu.*** Zgodnie z zasadą równego traktowania~~, o której mowa w tym wyroku, te same zasady powinny mieć zastosowanie w odniesieniu do zwrotu należności, zmiany planu podróży i~~ ***takie prawa do*** odszkodowania ***powinny również obejmować pasażerów, których lot nie został odwołany, ale którzy ponieśli równoważną stratę czasu z powodu zarówno przyśpieszenia lotu przed odlotem, jak i opóźnienia przylotu***. ***W związku z tym, aby zapewnić pasażerom solidne zabezpieczenia zgodnie z art. 38 Karty, a także zapewnić jednolitą ochronę, pewność prawa i skuteczne egzekwowanie przepisów we wszystkich państwach członkowskich, w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić wspólny trzygodzinny próg odszkodowania w przypadku, gdy pasażerowie ponoszą nieodwracalną stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w stosunku do czasu trwania lotu pierwotnie planowanego przez przewoźnika lotniczego.*** **[Popr. 20]**

(21) ~~W wyroku w sprawach połączonych C-402/07 oraz C-432/07 odniesiono się do jednostopniowego progu odszkodowania wynoszącego trzy godziny w przypadkach opóźnień. Jednakże doświadczenie zdobyte od czasu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr 261/2004 pokazuje, że problemu wielu opóźnień nie można rozwiązać w ciągu trzech godzin, o których mowa w tym wyroku, a krótki próg może zwiększyć liczbę odwołanych lotów, w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy redukują efekt domina opóźnionych lotów w kolejnych lotach poprzez odwołanie jednego lub większej liczby lotów w celu zmiany pozycji statku powietrznego na kolejny lot. W większości okoliczności pasażer nadal preferowałby opóźnienie zamiast odwołania, ponieważ ma wówczas większą pewność dotarcia do odpowiedniego miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie. Na wielu trasach częstotliwość lotów jest ograniczona, a w przypadku odwołania pasażerowi nie można natychmiastowo zaproponować zmiany planu podróży. Podwyższenie progu czasowego stanowi zatem korzyść dla pasażera.~~ **[Popr. 21]**

~~(22) Z myślą o utrzymaniu możliwości połączeń należy podwyższyć progi, powyżej których opóźnienia dają prawo do odszkodowania, aby uwzględnić wpływ na sektor pod względem finansowym i konkurencyjności. W ten sposób możliwe będzie uniknięcie zachęcania do jakiegokolwiek zwiększenia częstotliwości odwołań lub ograniczeń liczby obsługiwanych tras lub do zmniejszenia liczby połączeń oferowanych pasażerom w perspektywie długoterminowej. Aby zapewnić pasażerom podróżującym w Unii jednolite warunki odszkodowań, próg powinien być taki sam w odniesieniu do wszystkich podróży w Unii.~~ **[Popr. 22]**

(23) Ujednolicone odszkodowanie w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 służy zrekompensowaniu straty czasu, która jest wspólna dla wszystkich pasażerów. ~~Kwoty ustalone w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 mogą w wielu przypadkach przekraczać wartość szkody poniesionej przez pasażerów, jak ustalono na podstawie analiz ekonomicznych.~~ Należy zatem określić ~~różne progi w odniesieniu do~~***poziomy*** odszkodowania w zależności od długości trasy zakłóconego lotu oraz opóźnienia przylotu. **[Popr. 23]**

(24) ~~Zgodnie ze staraniami Unii na rzecz promowania neutralnej dla klimatu i przyjaznej dla środowiska mobilności należy również zapewnić, aby ramy regulacyjne dotyczące praw pasażerów w poszczególnych rodzajach transportu były w jak największym stopniu zbieżne oraz aby odszkodowania były wyrównane między poszczególnymi rodzajami transportu.~~ **[Popr. 24]**

***(24a) Oznakowanie emisji lotniczych ustalone na podstawie art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405[19] jest do dyspozycji usługodawców, jeżeli chcą oni podawać na swoich stronach internetowych i na biletach – w łatwo dostępnym formacie – dokładne, obiektywne i porównywalne informacje dotyczące wpływu oferowanej przez nich podróży na środowisko.*** **[Popr. 25]**

19 ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2405 z dnia 18 października 2023 r. w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego (inicjatywa ReFuelEU Aviation) (Dz.U. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) W celu zapewnienia pewności prawa~~,~~ w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie potwierdzić, że zmiana rozkładu lotów ma na pasażerów podobny wpływ jak odwołania ~~lub~~***,*** opóźnienia ***lub odmowa przyjęcia na pokład***, zatem powinna ~~stanowić podstawę do skorzystania z podobnych praw~~***skutkować podobnymi prawami***. **[Popr. 26]**

(26) Pasażerowie, którzy w wyniku zakłócenia***, zmiany rozkładu lub opóźnienia*** poprzedniego lotu utracili lot łączący, który jest częścią podróży, powinni otrzymać odpowiednią pomoc w oczekiwaniu na zmianę planu podróży. W takich przypadkach, zgodnie z zasadą równego traktowania ***oraz z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-11/11 (Air France przeciwko Folkerts)***[20], pasażerowie powinni być uprawnieni do odszkodowania po dotarciu alternatywnym lotem lub transportem do ostatecznego miejsca docelowego, podobnie jak pasażerowie, których dotyczą zakłócenia lotów bezpośrednich***, ze względu na opóźnienie w chwili osiągnięcia ostatecznego celu podróży***. **[Popr. 27]**

---

20 ***Wyrok Trybunału (wielka izba) z dnia 26 lutego 2013 r., Air France przeciwko Heinzowi-Gerkemu Folkertsowi i Luz-Terezie Folkerts, sprawa C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) W momencie dokonywania rezerwacji i przed zakupem biletów przewoźnicy lotniczy lub, w stosownych przypadkach, pośrednicy powinni wyraźnie informować pasażerów, czy ich plany podróży byłyby objęte jedną umową transportu lotniczego, a także o prawach przysługujących im na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, w szczególności w odniesieniu do utraconych lotów łączących.

(28) W celu zwiększenia ochrony pasażerów należy wyjaśnić, że pasażerom, których lot był opóźniony, powinno przysługiwać prawo do pomocy i odszkodowania bez względu na to, czy oczekują w terminalu portu lotniczego, czy też znajdują się już na pokładzie statku powietrznego. Ponieważ jednak pasażerowie należący do tej ostatniej kategorii nie mają dostępu do usług możliwych do uzyskania w terminalu, należy wzmocnić ich prawa w odniesieniu do podstawowych potrzeb oraz w odniesieniu do możliwości opuszczenia pokładu. Prawo do opuszczenia pokładu może być ograniczone tylko wtedy, gdy istnieją powody związane z bezpieczeństwem, imigracją, kontrolą ruchu lotniczego lub ochroną. Jeżeli przewoźnik lotniczy, którego pasażerowie mają właśnie opuszczać pokład, zostanie poinformowany przez organy kontroli ruchu lotniczego o tym, że lot ma zezwolenie na rychły start, należy zezwolić mu na odmowę opuszczenia pokładu przez pasażerów.

(29) W przypadku gdy pasażer korzysta z wyboru zmiany planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie, przewoźnik lotniczy często uzależnia zmianę planu podróży od dostępności wolnych miejsc w ramach jego własnych usług, uniemożliwiając w ten sposób pasażerom szybszą zmianę planu podróży za pomocą usług alternatywnych. W związku z tym przewoźnik powinien również zaproponować inne możliwości zmiany planu podróży, w tym na alternatywny port lotniczy, na inną trasę, na usługi innego przewoźnika lub na inne rodzaje transportu, w przypadku gdy może to przyspieszyć zmianę planu podróży. Alternatywna zmiana planu podróży powinna być uzależniona od dostępności wolnych miejsc. ~~Jeżeli przewoźnik lotniczy nie zaproponował zmiany planu podróży, a skumulowany czas oczekiwania zostaje przedłużony o co najmniej trzy godziny, pasażer powinien mieć prawo dokonania samodzielnej zmiany planu podróży, aby dotrzeć do ostatecznego miejsca docelowego bez dalszej zwłoki.~~ Taka zmiana planu podróży powinna odbywać się, pod pewnymi warunkami, na koszt przewoźnika lotniczego i na porównywalnych warunkach transportu.
**[Popr. 28]**

(30) W przypadku zmiany planu podróży pasażerów, przewoźnicy lotniczy powinni dążyć do zapewnienia pasażerom możliwości podróżowania z ich bagażem, w tym z odprawionym i nieodprawionym bagażem. Przewoźnik lotniczy powinien uzyskać od pasażera zgodę na podjęcie innych działań, jeżeli ograniczenia w przewozie bagażu mogłyby spowodować dalsze opóźnienia dla pasażerów oczekujących na zmianę planu podróży, bez uszczerbku dla odpowiedzialności tego przewoźnika w odniesieniu do bagażu pasażerów regulowanej rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 i Konwencją o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodnioną w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. (zwaną dalej „konwencją montrealską”).

(31) Porównywalność warunków transportu może zależeć od szeregu czynników i szczególnych okoliczności. W przypadku gdy jest to możliwe i nie wiąże się z dalszym opóźnieniem, pasażerom nie należy obniżać klasy podróży do usług transportowych niższej klasy w porównaniu z tymi, które były przedmiotem rezerwacji. Zmiana planu podróży powinna być oferowana pasażerowi bez dodatkowych kosztów, nawet jeżeli w jej ramach pasażerowie są przekierowywani do innego przewoźnika lotniczego lub na inny rodzaj transportu lub do klasy lub taryfy wyższej niż ta, za którą zapłacili w pierwotnej usłudze. Należy podejmować racjonalne wysiłki w celu uniknięcia dodatkowych połączeń. ~~W przypadku~~***Osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej nie powinny być zmuszane do*** korzystania z ~~innego przewoźnika lotniczego lub alternatywnego rodzaju transportu w ramach~~***dodatkowych lotów łączonych w przypadku*** zmiany planu podróży, ***chyba że pasażer wyrazi na to zgodę.***

Całkowity czas podróży powinien być możliwie najbardziej zbliżony do planowanego czasu podróży pierwotnego lotu ***– z uwzględnieniem możliwości dostępnych w porcie lotniczym**, **w którym wystąpiło zakłócenie –*** w tej samej klasie podróży lub, w razie potrzeby, wyższej. Jeżeli dostępnych jest wiele lotów o porównywalnych terminach, pasażerowie mający prawo do zmiany planu podróży powinni przyjąć ofertę zmiany planu podróży złożoną przez przewoźnika lotniczego, w tym korzystając z usług przewoźnika lotniczego współpracującego z obsługującym przewoźnikiem lotniczym. Jeżeli ***obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia pasażerowi zmianę planu podróży w porównywalnych warunkach transportu, pasażer powinien zaakceptować taką zmianę planu podróży. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi warianty zmiany planu podróży, które nie zapewniają porównywalnych warunków transportu, pasażer może odmówić takiej zmiany planu podróży. Należy utrzymać prawo do zmiany planu podróży, w tym do samodzielnej zmiany planu podróży. Jeżeli*** pomoc dla osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się została zarezerwowana na pierwotny lot, taka pomoc powinna być również dostępna na trasie alternatywnej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady[21]. **[Popr. 29]**

---

21 Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

*(31a) W przypadku gdy pasażer poinformował obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze kontynuowania podróży oraz jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie zaproponował zmiany planu podróży w ciągu trzech godzin, pasażer powinien mieć prawo do samodzielnej zmiany planu podróży w porównywalnych warunkach transportu, aby dotrzeć do ostatecznego miejsca docelowego bez dalszej zwłoki. Pasażer powinien jednak zachować prawo do zmiany planu podróży przez obsługującego przewoźnika lotniczego, dopóki nie poinformuje obsługującego przewoźnika lotniczego o swojej decyzji dotyczącej samodzielnej zmiany planu podróży. W przypadku dokonania samodzielnej zmiany planu podróży pasażerowie powinni ograniczyć wydatki do tych, które są konieczne, racjonalne i odpowiednie.* **[Popr. 30]**

*(31b) Pomoc może zostać ograniczona lub zaniechana, jeżeli jej zapewnienie spowodowałoby dalsze opóźnienie dla pasażerów oczekujących na opóźniony lot lub zmianę planu podróży. W przypadku gdy lot jest opóźniony późnym wieczorem, ale można spodziewać się, że odleci w krótkim czasie, a opóźnienie byłoby znacznie dłuższe, gdyby pasażerowie zostali zakwaterowani w hotelach, a następnie przywiezieni na lotnisko w środku nocy, przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość odmowy zapewnienia zakwaterowania w hotelu i odnośnych przewozów. Podobnie jeśli przewoźnik lotniczy ma właśnie zapewnić posiłki i napoje, ale zostaje poinformowany, że samolot jest gotowy do przyjęcia pasażerów na pokład, przewoźnik powinien mieć możliwość odmowy zapewnienia takiej pomocy. Poza powyższymi przypadkami ograniczenie to powinno mieć zastosowanie tylko w bardzo wyjątkowych przypadkach, ponieważ należy dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć niedogodności doznane przez pasażerów.* **[Popr. 31]**

(32) Przewoźnicy lotniczy powinni zaoferować pasażerom pomoc od planowego czasu odlotu do faktycznego odlotu ~~lub rozpoczęcia alternatywnego transportu~~. Przewoźnicy lotniczy ponoszą obecnie nieograniczoną odpowiedzialność za zakwaterowanie swoich pasażerów w przypadku wystąpienia długotrwałych nadzwyczajnych okoliczności. ~~Ta niepewność związana z brakiem jakiegokolwiek przewidywalnego limitu czasowego może zagrozić stabilności finansowej przewoźnika, wraz z wynikającymi z tego negatywnymi skutkami dla pasażerów w zakresie możliwości połączeń.~~ W związku z tym przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość ograniczenia zapewnienia ***opieki w odniesieniu do długości*** zakwaterowania***, a w przypadkach gdy pasażerowie sami zorganizują sobie zakwaterowanie, w odniesieniu do kosztów i opieki,*** do trzech nocy. Ponadto plany reagowania awaryjnego oraz szybkie zmiany planów podróży powinny zmniejszać ryzyko długotrwałego unieruchomienia pasażerów. **[Popr. 32]**

(33) Pasażerowie o szczególnych potrzebach, tacy jak osoby z niepełnosprawnościami, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, dzieci bez opieki, niemowlęta, kobiety w ciąży oraz osoby potrzebujące szczególnej pomocy medycznej, jak na przykład osoby z ciężką cukrzycą lub padaczką, mogą wymagać szczególnej uwagi ze strony obsługującego przewoźnika lotniczego. W szczególności organizacja zakwaterowania może być trudniejsza w przypadku wystąpienia zakłóceń lotu. Dlatego też do tych kategorii pasażerów nie powinny ***w żadnym przypadku*** mieć zastosowania żadne ograniczenia prawa do zakwaterowania w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności~~, pod warunkiem poinformowania obsługującego przewoźnika lotniczego we właściwym czasie~~. **[Popr. 33]**

***(33a) Usługodawcy powinni zapewnić osobom z niepełnosprawnościami i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się nieograniczone czasowo prawo do nieodpłatnego używania aparatów tlenowych posiadających świadectwo bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego. Komisja powinna sporządzić wykaz zatwierdzonych medycznych aparatów tlenowych we współpracy z odpowiednią branżą oraz z organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, zwracając należytą uwagę na wymogi bezpieczeństwa.*** **[Popr. 34]**

(34) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma również zastosowanie do pasażerów, którzy zarezerwowali swój transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej. Niniejsze rozporządzenie zmieniające ma na celu dalszą poprawę spójności między dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302[22] a rozporządzeniem (WE) nr 261/2004. W tym zakresie pasażerowie ~~nie mogą kumulować odnośnych praw~~***powinni mieć możliwość wyboru, zgodnie z którym z tych dwóch aktów prawnych składają roszczenia, a w stosownych przypadkach dochodzić roszczeń na podstawie obu tych aktów prawnych. Pasażer, który zarezerwował transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej, powinien mieć możliwość wystąpienia z roszczeniem*** ~~w szczególności~~ na podstawie obu aktów prawnych***, jeżeli na przykład otrzymał od przewoźnika lotniczego odszkodowanie za opóźniony lot, ale ma prawo do obniżki ceny lub odszkodowania, które mają zostać przyznane przez organizatora za określone usługi, takie jak: nocleg w hotelu, posiłki, wycieczka lub inne wydarzenia, które pasażer utracił w wyniku opóźnionego lotu***.

---

22 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

***Pasażerowie nie mogą jednak kumulować praw, o ile odpowiednie odszkodowanie lub obniżka ceny przyznane na podstawie obu aktów zabezpieczają ten sam interes lub mają ten sam cel. Jeżeli pasażerowie wystąpią z roszczeniem wobec przewoźnika lotniczego, przewoźnik ten powinien wypłacić pełną kwotę odszkodowania należnego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Jeżeli pasażerowie wystąpią z roszczeniem na podstawie dyrektywy (UE) 2015/2302, odszkodowanie wypłacone przez przewoźnika lotniczego należy odliczyć od płatności należnych na podstawie dyrektywy (UE) 2015/2302 w zakresie, w jakim odnośne prawa zabezpieczają ten sam interes lub mają ten sam cel.*** **[Popr. 35]**

(35) Przyczyny obecnego poziomu opóźnień i odwołanych lotów w Unii nie leżą wyłącznie po stronie przewoźników lotniczych. W celu zachęcenia wszystkich uczestników łańcucha lotniczego do poszukiwania skutecznych i terminowych rozwiązań prowadzących do minimalizowania niedogodności dla pasażerów powodowanych przez opóźnienia i odwołania lotów, rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie powinno ograniczać prawa przewoźników lotniczych do dochodzenia roszczeń od wszelkich stron trzecich, które przyczyniły się do zaistnienia wydarzenia powodującego powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania lub innych obowiązków.

(36) W swoim wyroku w sprawie C-502/18 (CS i in. przeciwko České aerolinie a.s.)[23] dotyczącym interpretacji rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że w przypadku lotów łączących, w ramach zakresu stosowania tego rozporządzenia, każdy obsługujący przewoźnik lotniczy, który uczestniczył w wykonaniu co najmniej jednego z tych lotów łączących, jest zobowiązany do wypłaty pasażerowi odszkodowania na podstawie tego rozporządzenia, niezależnie od tego, czy lot, który ten przewoźnik lotniczy obsługiwał, został zakłócony. Nawet jeżeli rozporządzenie (WE) nr 261/2004 przewiduje, że obsługujący przewoźnicy wykonujący przewozy na jego podstawie mogą ubiegać się o odszkodowanie od jakiejkolwiek strony trzeciej, badanie wykazało niską skuteczność prawa do dochodzenia roszczeń przewidzianego w tym rozporządzeniu. W związku z tym unijni przewoźnicy lotniczy ponoszą nieproporcjonalne obciążenie finansowe w porównaniu z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich. Z myślą o przywróceniu konkurencyjności unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z zaleceniami zawartymi w sprawozdaniu zatytułowanym „Przyszłość europejskiej konkurencyjności” z września 2024 r. (zwanym dalej „sprawozdaniem Draghiego”) oraz utrzymaniu, w perspektywie długoterminowej, sieci połączeń, zmiana rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinna zatem ograniczyć odpowiedzialność przewoźnika lotniczego do lotów, które obsługuje jako obsługujący przewoźnik lotniczy. **[Popr. 36]**

23 Wyrok Trybunału (dziewiąta izba) z dnia 11 lipca 2019 r., CS i in. przeciwko České aerolinie a.s., sprawa C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady[24] nakłada na dostawcę usług przewozu lotniczego obowiązek informowania pasażera o tożsamości obsługującego przewoźnika lotniczego, a dyrektywa Rady 93/13/WE[25] zobowiązuje sprzedawcę lub dostawcę do przekazywania informacji konsumentowi na temat warunków umowy. Pasażerowie powinni być informowani bardziej szczegółowo o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu oraz powinni być również należycie informowani o przyczynach takiego zakłócenia, gdy tylko taka informacja stanie się dostępna. Informację taką ~~należy~~***przewoźnik lotniczy ma*** zapewnić także w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika mającego siedzibę w Unii. Takie informacje powinny być przekazywane przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika w formacie spełniającym wymogi dostępności oraz, w stosownych przypadkach, za pośrednictwem powiadomień typu push z aplikacji mobilnych lub innych środków cyfrowych. **[Popr. 37]**

---

24 Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. L 95 z 21.4.1993, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) Aby zapewnić lepsze egzekwowanie praw pasażerów, krajowe organy wykonawcze powinny monitorować egzekwowanie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 oraz decydować o odpowiednich sankcjach, aby zachęcać do przestrzegania tego rozporządzenia.~~ **[Popr. 38]**

***(38a) W sprawozdaniu specjalnym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 15/2021 stwierdzono, że krajowe organy wykonawcze nie mają dobrego obrazu przestrzegania praw pasażerów przez przewoźników. W swoich ocenach Komisja stwierdziła również, że ogólne podejście krajowych organów wykonawczych do monitorowania wdrażania rozporządzeń znacznie się różni: podczas gdy niektóre krajowe organy wykonawcze są zazwyczaj bardzo proaktywne, inne wydają się reagować jedynie na otrzymane skargi. Aby zaradzić tym niedociągnięciom i zapewnić lepsze egzekwowanie praw pasażerów, należy wzmocnić mechanizmy egzekwowania prawa poprzez przyznanie krajowym organom wykonawczym niezależności, ustanowienie mechanizmu współpracy transgranicznej, zwiększenie ich uprawnień do uzyskiwania informacji od przewoźników oraz wdrożenie skuteczniejszego systemu kar.*** **[Popr. 39]**

(39) Aby zapewnić lepsze egzekwowanie praw pasażerów, państwa członkowskie powinny zapewnić konsumentom dostęp do mechanizmów pozasądowego rozstrzygania sporów, po tym jak ci konsumenci bezskutecznie złożyli skargę lub wniosek do przewoźnika lotniczego lub pośrednika. ~~Mechanizmy te powinny pozostawać bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do określenia, czy~~ Udział przewoźników lotniczych ~~lub~~***i*** pośredników ***objętych zakresem niniejszego rozporządzenia w postępowaniach w ramach alternatywnych metod rozwiązywania sporów*** powinien być obowiązkowy***, a decyzje podjęte w ramach tych postępowań – wiążące***. **[Popr. 40]**

***(39a) Z uwagi na to, że zarobkowy transport lotniczy stanowi zintegrowany rynek Unii, środki mające na celu zagwarantowanie wykonywania niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczniejsze na szczeblu Unii przy zwiększonym zaangażowaniu Komisji. Dokładniej rzecz biorąc, Komisja powinna zwiększyć świadomość społeczną na temat zgodności działań przewoźników lotniczych z wymogami dotyczącymi praw pasażerów poprzez publikowanie wykazu przewoźników, którzy regularnie naruszają postanowienia rozporządzenia.*** **[Popr. 41]**

(40) W przypadku gdy pasażerowie zdecydują się na zwrot należności, a nie na zmianę planu podróży, powinni oni otrzymywać zwrot należności automatycznie, terminowo, bez konieczności składania specjalnego wniosku.

(41) Pasażerowie powinni być odpowiednio informowani przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika o odpowiednich procedurach składania wniosków o odszkodowanie i skarg do przewoźników lotniczych lub pośredników, a także powinni terminowo otrzymywać odpowiedź od przewoźników lotniczych lub pośredników. W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, terminy odpowiedzi mogą zostać przedłużone.

(42) Pasażerowie powinni mieć również możliwość zgłaszania indywidualnych sporów do organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów w następstwie skarg składanych do przewoźnika lotniczego. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom dostępu do sądu.

(43) Aby umożliwić pasażerom korzystanie z przysługujących im praw w odniesieniu do wniosków, skarg i indywidualnych sporów, powinni oni mieć możliwość bezpośredniego i osobistego złożenia wniosku – w jasny i przystępny sposób – do przewoźników lotniczych, pośredników lub odpowiednich organów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

(44) Uwzględniając Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych[26] oraz w celu zapewnienia, aby uszkodzenie, zniszczenie lub utrata sprzętu służącego do poruszania się, lub uszkodzenie ciała lub śmierć certyfikowanych psów asystujących zostały zrekompensowane do kwoty pełnego kosztu ich zastąpienia, przewoźnicy lotniczy powinni oferować osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej zdefiniowanym w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006, możliwość nieodpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu, która na podstawie konwencji montrealskiej umożliwia im ubieganie się o pełne odszkodowanie ***z tytułu utraty bądź uszkodzenia***. ***Przewoźnicy lotniczy mają obowiązek informować pasażerów o tej deklaracji i wynikających z niej prawach w trakcie rezerwacji biletów.*** **[Popr. 42]**

(45) Osoba z niepełnosprawnościami i osoba o ograniczonej możliwości poruszania się powinna być uprawniona do natychmiastowego otrzymania od przewoźnika lotniczego tymczasowego zamiennika sprzętu służącego do poruszania się w celu zastąpienia odprawionego sprzętu służącego do poruszania się w przypadku jego utraty, zniszczenia lub uszkodzenia. Biorąc pod uwagę, że certyfikowane psy asystujące nie mogą zostać łatwo zastąpione, należy zapewnić inne tymczasowe rozwiązania w przypadku zaginięcia, śmierci lub obrażeń certyfikowanego psa asystującego.

---

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

(46) ~~Nie zawsze jest to jasne dla~~***Celem rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinno być podniesienie standardów ochrony i informowania*** pasażerów, ~~jaki bagaż wolno im wziąć ze sobą na pokład samolotu, co do jego wymiaru, masy lub liczby sztuk. W celu zapewnienia pełnej świadomości~~***wzmocnienie praw*** pasażerów ~~odnośnie do limitów związanych z bagażem, zarówno nieodprawionym, jak i odprawionym, ujętych w ramach biletu,~~***oraz zagwarantowanie, że*** przewoźnicy lotniczy ~~powinni wyraźnie określić te limity w momencie dokonywania rezerwacji oraz w porcie lotniczym. W celu zapewnienia wystarczającego komfortu osobistego podczas podróży pasażerów oraz~~***działają na jednolitych zasadach, w tym w odniesieniu do wymiarów bagażu podręcznego.*** Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-487/12 (Vueling Airlines S.A. przeciwko Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia)[27]***bagaż podręczny (tj. bagaż niezarejestrowany)*** należy ~~zezwolić pasażerom na nieodpłatne zabieranie do kabiny przedmiotów osobistych stanowiących~~ ***uznać za „***konieczny ~~aspekt ich~~***składnik”*** przewozu ***pasażerów***, pod warunkiem że ~~te przedmioty osobiste spełniają mające zastosowanie~~***taki bagaż spełnia „rozsądne*** wymogi ~~w zakresie bezpieczeństwa i ochrony oraz spełniają uzasadnione wymogi dotyczące masy i wymiarów. Przez przedmioty osobiste stanowiące konieczny aspekt przewozu pasażerów rozumie się te przedmioty, które są niezbędne w czasie trwania podróży i mogą obejmować paszporty i inne dokumenty podróży, podstawowe leki, urządzenia osobiste i materiały do czytania, a także żywność i napoje stosownie do czasu trwania lotu~~***” pod względem wagi i rozmiaru oraz że jego przewóz nie może stanowić w związku z tym przedmiotu dodatkowej dopłaty do ceny. Linie lotnicze powinny również przekazywać pasażerom jasne informacje o dopuszczalnych wymiarach bagażu podręcznego***. **[Popr. 43]**

---

27 Wyrok Trybunału (piąta izba) z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines SA przeciwko Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, sprawa C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

***(46a) Należy zapewnić większą przejrzystość w przypadku pozostawienia lub zagubienia przedmiotu osobistego lub bagażu podręcznego w kabinie samolotu, aby usprawnić obsługę takich zgłoszeń, zagwarantować sprawny przebieg postępowania oraz uniknąć dodatkowego obciążenia i nieporozumień po stronie pasażerów.*** **[Popr. 44]**

~~(47) Pasażerowie powinni być informowani w momencie dokonywania rezerwacji, w jasnym formacie spełniającym wymogi dostępności, o maksymalnych wymiarach i masie bagażu, który mogą wziąć ze sobą do kabiny. Bez uszczerbku dla zasady swobody ustalania cen przewoźnicy lotniczy powinni opracować rozsądną politykę w odniesieniu do wymiarów bagażu podręcznego umożliwiającą pasażerom zabieranie do kabiny bagażu podręcznego, pod warunkiem że spełnia on mające zastosowanie wymogi w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Biorąc pod uwagę różnorodność polityk przewoźników lotniczych, w ramach przeglądu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008[28] należy ocenić wykonalność określenia jednolitych minimalnych zasad dotyczących bagażu podręcznego.~~ **[Popr. 45]**

---

28 ~~Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Instrumenty muzyczne mogą mieć ogromną wartość pieniężną, artystyczną i historyczną. Ponadto instrumenty muzyczne są narzędziami pracy muzyków służącymi do regularnych ćwiczeń i występów i nie można ich łatwo zastąpić. W związku z tym pasażerowie powinni być uprawnieni do przewozu instrumentów muzycznych w kabinie na swoją własną odpowiedzialność, pod warunkiem że instrumenty te są zgodne z zasadami dotyczącymi pojemności, bezpieczeństwa i ochrony oraz z polityką maksymalnego limitu bagażu danego przewoźnika lotniczego. ***Aby umożliwić zainteresowanym pasażerom ocenę, czy ich instrument może być przechowywany jako bagaż w kabinie, przewoźnicy lotniczy powinni poinformować ich o wymiarach przestrzeni do przechowywania bagażu.*** Jeżeli spełnione są wymogi w zakresie pojemności, bezpieczeństwa i ochrony, przewoźnik lotniczy powinien dołożyć starań, aby pod warunkiem uiszczenia odpowiednich opłat umożliwić pasażerom przewóz instrumentów muzycznych na dodatkowych siedzeniach. W przypadku gdy nie jest to możliwe, instrumenty muzyczne powinny, w miarę możliwości, być przewożone w odpowiednich warunkach w przedziale bagażowym statku powietrznego. Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 powinno zatem zostać odpowiednio zmienione. **[Popr. 46]**

(49) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych rozporządzeniem (WE) nr 2027/97, przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić pasażerom możliwość złożenia skargi poprzez udostępnienie im formularza skargi – w formacie spełniającym wymogi dostępności w odniesieniu zarówno do pasażerów z niepełnosprawnościami, jak i do osób niekorzystających z narzędzi cyfrowych. Przewoźnicy lotniczy powinni co najmniej udostępniać formularz skargi w swoich aplikacjach mobilnych oraz na swoich stronach internetowych. Ten formularz skargi powinien umożliwiać pasażerowi natychmiastowe złożenie skargi dotyczącej uszkodzonego, opóźnionego lub utraconego bagażu.

(50) Art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2027/97 stracił aktualność, gdyż kwestie ubezpieczenia są obecnie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady[29]. Należy go zatem uchylić.

---

29 Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) Konieczna jest regularna zmiana limitów pieniężnych, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2027/97, dokonywana przez przewoźników lotniczych w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego, zgodnie z przeglądem przeprowadzanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) na podstawie art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.~~ **[Popr. 47]**

(52) W raporcie Draghiego podkreślono kluczową rolę transportu dla konkurencyjności Unii. Nakreślono w nim także ryzyko przekierowywania działalności gospodarczej wynikające z asymetrycznych regulacji, z węzłów transportowych w Unii do węzłów w jej sąsiedztwie. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 stosuje się do pasażerów rozpoczynających lot w porcie lotniczym znajdującym się w państwie trzecim do portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, tylko jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy, który obsługuje dany lot jest unijnym przewoźnikiem lotniczym. ~~W ciągu trzech lat od rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004, Komisja powinna ocenić wykonalność zmiany~~***Ustalenia te potwierdzają słuszność decyzji prawodawcy Unii o zmianie*** zakresu stosowania tego rozporządzenia z myślą o dalszym zwiększaniu poziomu ochrony pasażerów i równych warunków działania dla ~~unijnych przewoźników lotniczych i~~ przewoźników lotniczych z ***Unii i*** państw trzecich. **[Popr. 48]**

(53) ***Ochrona finansowa pasażerów w przypadku upadku linii lotniczej stanowi ważny element efektywnego systemu praw pasażerów. Aby poprawić ochronę*** ~~W kontekście zmiany rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 należy ocenić mechanizm ochrony~~ pasażerów w przypadku ~~niewypłacalności~~***odwołania lotów w związku z niewypłacalnością*** przewoźnika lotniczego ***lub zawieszeniem jego działalności spowodowanym cofnięciem mu koncesji, przewoźnicy lotniczy powinni być zobowiązani do przedstawienia wystarczającego dowodu potwierdzającego zabezpieczenie zwrotu należności pasażerom lub ich powrotu do kraju***.
**[Popr. 49]**

***(53a) Utworzenie funduszu gwarancyjnego lub systemu obowiązkowych ubezpieczeń powinno na przykład umożliwić przewoźnikowi lotniczemu dopilnowanie, by pasażerowie mogli otrzymać zwrot należności lub zostać przewiezieni z powrotem do kraju w przypadku odwołania lotu z powodu niewypłacalności przewoźnika lotniczego lub zawieszenia działalności z powodu cofnięcia mu koncesji.*** **[Popr. 50]**

(54) ~~Grenlandia ma szczególnie trudne warunki meteorologiczne oraz charakteryzuje się bardzo niską gęstością zaludnienia i oddaleniem miejsc zaludnionych. Aby zapewnić możliwość połączeń oraz utrzymać dostępność lotów w Grenlandii, loty w Grenlandii nie powinny być objęte obowiązkami dotyczącymi odszkodowania, w tym w przypadku gdy loty te są lotami łączącymi, które kończą się lub rozpoczynają na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty.~~ **[Popr. 51]**

(55) ~~Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 powinno pozostawać bez uszczerbku dla statusu i zwierzchnictwa nad przesmykiem Gibraltaru, na którym znajduje się port lotniczy na Gibraltarze, oraz dla stanowiska prawnego Królestwa Hiszpanii w tym zakresie. Biorąc pod uwagę obecne okoliczności oraz w celu zapewnienia pewności prawa, należy sprecyzować, że przepisy rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinny mieć zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze tylko wtedy, gdy po rozstrzygnięciu sporu między Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem, Królestwo Hiszpanii będzie w stanie sprawować skuteczną kontrolę nad portem lotniczym na Gibraltarze i zapewnić stosowanie zasad określonych w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 w odniesieniu do tego portu lotniczego, a powiadomienie o rozstrzygnięciu sporu zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.~~ **[Popr. 52]**

***(55a) W niniejszym rozporządzeniu przestrzega się praw podstawowych oraz zasad określonych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, zwłaszcza ochrony konsumenta, prawa do ochrony danych osobowych, zakazu wszelkich form dyskryminacji i integracji osób z niepełnosprawnościami, prawa do skutecznego środka prawnego i do rzetelnego procesu sądowego.*** **[Popr. 53]**

***(55b) Aby poprawić ochronę pasażerów poza granicami Unii, kwestie dotyczące takich praw powinny być również przedmiotem umów dwustronnych i międzynarodowych.*** **[Popr. 54]**

***(55c) Szczególne udogodnienia dla pasażerów o dużym stopniu niepełnosprawności, wymagających dostępu do przebieralni i toalet (tzw. pomieszczeń socjalnych), powinny być zapewniane nieodpłatnie pasażerom we wszystkich portach lotniczych Unii, w których roczna wielkość ruchu pasażerskiego wynosi ponad 1 milion pasażerów.*** **[Popr. 55]**

(56) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ochrona praw pasażerów lotniczych w sposób sprawiedliwy i zrównoważony, zapewnienie konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa oraz utrzymanie możliwości połączeń dla pasażerów w perspektywie długoterminowej, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich skalę możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia, na warunkach określonych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów lotniczych, w przypadku gdy:

a) odmówiono im przyjęcia na pokład;

b) ich lot został odwołany, opóźniony lub przełożony;

c) utracili lot łączący;

d) zostali umieszczeni w klasie wyższej lub niższej.;’

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b)–f) otrzymują brzmienie:

‘b) »obsługujący przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową transportu lotniczego zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem, w tym przewoźnika lotniczego, który wykorzystuje statek powietrzny innego przewoźnika lotniczego, z załogą lub bez załogi tego drugiego przewoźnika lotniczego, do wykonywania swoich lotów;

c) »unijny przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008*;

***ca) „organ zarządzający portem lotniczym” oznacza organ, który w powiązaniu z inną działalnością lub nie, zależnie od sytuacji, ma za zadanie, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi, przepisami wykonawczymi lub umowami, administrować i zarządzać infrastrukturą portu lotniczego lub sieci portów lotniczych, a także koordynować i kontrolować działalność poszczególnych operatorów działających w danym porcie lotniczym lub w danej sieci portów lotniczych;*** **[Popr. 56]**

d) »organizator« oznacza osobę w rozumieniu art. 3 pkt 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302[**];

e) »impreza turystyczna« oznacza połączenie usług turystycznych zdefiniowane w art. 3 pkt 2 dyrektywy (UE) 2015/2302;

f) bilet« oznacza, niezależnie od jego formy, ważny dowód zawarcia umowy transportu lotniczego;

***fa) „koszt biletu lotniczego" oznacza ostateczną cenę, którą należy zapłacić po zakończeniu procesu rezerwacji, obejmującą taryfę lotniczą oraz wszystkie obowiązujące podatki, opłaty, dopłaty i opłaty za wszystkie usługi opcjonalne i obowiązkowe zawarte w bilecie, z wyłączeniem opłat za pośrednictwo, niezależnie od tego, czy te dodatkowe opłaty zostały uiszczone wraz z opłatami za usługę transportową czy oddzielnie na późniejszym etapie;*** **[Popr. 57]**

***fb) „rezerwacja" oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora;*** **[Popr. 58]**

---

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).;’

~~b)~~ ~~uchyla się lit. g);~~ **[Popr. 59]**

c) lit. h) – l) otrzymują brzmienie:

‘h) »ostateczne miejsce docelowe« oznacza miejsce docelowe lotu lub ostatniego lotu łączącego będącego częścią podróży;

i) »**„**osoba z niepełnosprawnościami~~« i »~~**” *i* „**osoba o ograniczonej możliwości poruszania się~~«~~”** oznaczają osobę, ~~która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej, które może –- w zetknięciu z różnymi barierami – utrudniać tej osobie korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami lub~~ której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek ***jakiejkolwiek niesprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub*** wieku***, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby***; **[Popr. 60]**

j) »„odmowa przyjęcia na pokład«” oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 1 lub w przypadku gdy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli~~, z wyjątkiem przypadków, gdy odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona przyczynami takimi jak związane ze zdrowiem, z wymogami bezpieczeństwa, ochrony lub niewłaściwymi dokumentami podróżnymi;~~**. [Popr. 61]**

k) »ochotnik« oznacza pasażera, który stawił się do wejścia na pokład zgodnie z warunkami określonymi w art. 4 ust. 1 i który zgłasza, na prośbę przewoźnika lotniczego, gotowość do niewchodzenia na pokład statku powietrznego w związku ze swoim lotem w zamian za pewne korzyści;

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który została zawarta umowa transportu lotniczego, i obejmuje sytuacje, w których:

(i) statek powietrzny wystartował, ale z pewnego powodu został przekierowany do innego portu lotniczego niż port lotniczy przylotu wskazany na bilecie, albo powrócił do portu lotniczego odlotu i nie mógł kontynuować lotu do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie~~, chyba że faktyczny port lotniczy przylotu i port lotniczy przylotu podany na bilecie obsługują tę samą miejscowość, to samo miasto lub ten sam region, a przewoźnik lotniczy zapewnił pasażerowi transport do portu lotniczego przylotu wskazanego na bilecie~~; lub **[Popr. 62]**

(ii) pasażerowi wystawiono bilet na lot, a czas odlotu wskazany na bilecie pasażera została przyśpieszony o ponad godzinę~~, chyba że czas odprawy i czas przyjęcia na pokład pozostały bez zmian lub pasażer skorzystał z przełożonego lotu;~~;**.’ [Popr. 63]**

d) dodaje się litery w brzmieniu:

‘m) »państwo trzecie« oznacza każde państwo lub część terytorium państwa członkowskiego, do których nie mają zastosowania Traktaty;

n) »opóźnienie odlotu« oznacza różnicę czasu między czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera a faktycznym czasem odlotu;

o) »opóźnienie przylotu« oznacza różnicę czasu między czasem przylotu wskazanym na bilecie pasażera a faktycznym czasem przylotu; ***lot, w którego ramach statek powietrzny wystartował, lecz był następnie zmuszony do powrotu do portu lotniczego wyjścia i ponownego startu w późniejszym czasie, uważa się za lot z opóźnieniem przylotu;*** **[Popr. 64]**

p) »klasa podróży« oznacza część kabiny pasażerskiej statku powietrznego cechującą się ~~odmiennymi siedzeniami, odmiennym rozkładem~~***określonym kodem wskazanym w umowie transportu lotniczego albo kombinacją odmiennych siedzeń, odmiennego rozkładu*** siedzeń ~~lub jakąkolwiek inną różnicą~~***i innych różnic*** w usłudze***, takimi jak specjalny catering,*** oferowanej pasażerom względem innych części kabiny; **[Popr. 65]**

q) »umowa transportu lotniczego« oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem lotniczym lub jego upoważnionym agentem a pasażerem ***lub pasażerami***, dotyczącą zapewnienia jednego lub większej liczby lotów; **[Popr. 66]**

~~r) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają okoliczności, które, ze względu na swój charakter lub źródło, nie wpisują się w ramy zwykłego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego faktyczną kontrolą, takie jak okoliczności wymienione w niewyczerpującym wykazie nadzwyczajnych okoliczności określonym w pkt 1 załącznika, ale z wykluczeniem okoliczności wymienionych w niewyczerpującym wykazie okoliczności określonym w pkt 2 załącznika;~~ **[Popr. 67]**

s) »lot« oznacza operację transportu lotniczego prowadzoną przez jeden statek powietrzny między dwoma portami lotniczymi, jak określono na bilecie na z góry określonej trasie, według rozkładu i z jednym numerem identyfikacyjnym niezależnie od tego czy są postoje pośrednie dokonywane wyłącznie w celach technicznych i operacyjnych;

t) »lot łączący« oznacza lot, który ~~– jako część podróży –~~***na podstawie jednej umowy przewozu lub jednego numeru rezerwacji, lub na podstawie obu tych tytułów,*** ma umożliwić pasażerowi ***– jako część podróży –*** rozpoczęcie lotu z pierwszego miejsca odlotu i przybycie do punktu przesiadkowego w celu rozpoczęcia kolejnego lotu, lub ma umożliwić pasażerowi rozpoczęcie lotu z, punktu przesiadkowego, aby umożliwić ~~pasażerowi~~***mu*** dotarcie do innego puntu przesiadkowego lub ostatecznego miejsca docelowego pasażera; **[Popr. 68]**

u) »międzylądowanie« oznacza celowe przerwanie podróży w ramach jednej umowy transportu lotniczego na okres wykraczający poza czas niezbędny do bezpośredniego tranzytu lub, w przypadku zmiany lotu, na okres zwykle rozciągający się do czasu odlotu następnego lotu łączącego i w wyjątkowych przypadkach obejmujący nocleg;

v) »podróż« oznacza lot lub loty łączące zapewniające pasażerowi transport z pierwszego miejsca odlotu do ostatecznego miejsca docelowego pasażera zgodnie z jedną umową transportu lotniczego, przy czym lot do miejsca docelowego i lot powrotny są odrębnymi podróżami;

w) »czas odlotu« oznacza moment, w którym statek powietrzny opuszcza stanowisko odlotu, zostając wypchniętym albo poruszając się na własnych silnikach (czas odblokowania);

x) »czas przylotu« oznacza moment, w którym statek powietrzny osiąga stanowisko przylotu i uruchomione zostają hamulce postojowe (czas zablokowania);

y) »przestój na płycie« oznacza okres powyżej 30 minut, w którym statek powietrzny pozostaje na ziemi, między zamknięciem drzwi statku powietrznego a czasem startu statku powietrznego, przy odlocie, lub okres powyżej 30 minut między lądowaniem statku powietrznego a otwarciem drzwi statku powietrznego, przy przylocie;

z) »noc« oznacza okres między północą a 06:00;

za) »dziecko« oznacza osobę w wieku poniżej 14 lat w dniu rozpoczęcia lotu lub pierwszego lotu łączącego w ramach umowy transportu lotniczego;

***zaa) „dziecko podróżujące bez opiekuna" oznacza dziecko podróżujące bez dorosłego opiekuna, przy czym przewoźnik lotniczy wziął na siebie odpowiedzialność za opiekę nad nim zgodnie ze swoim opublikowanym regulaminem;*** **[Popr. 69]**

zb) »niemowlę« oznacza osobę w wieku poniżej dwóch lat w dniu rozpoczęcia lotu lub pierwszego lotu łączącego w ramach umowy transportu lotniczego;

zc) »trwały nośnik« oznacza każde urządzenie umożliwiające pasażerowi przechowywanie informacji w sposób, który daje mu do nich dostęp w przyszłości przez okres odpowiedni do celów, jakim te informacje służą, i który pozwala na zwielokrotnianie przechowywanych informacji w niezmienionej postaci;

zd) »format spełniający wymogi dostępności« oznacza format, który daje osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp do wszelkich istotnych informacji, w tym poprzez umożliwienie takiej osobie dostępu tak łatwego i wygodnego jak ten, z którego korzysta osoba bez upośledzenia lub niepełnosprawności, i który spełnia wymogi dostępności określone zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882[*];

ze) »zakłócenie« oznacza odmowę przyjęcia na pokład, odwołanie, opóźnienie odlotu, opóźnienie przylotu lub przestój na płycie;

zf) »pierwsze miejsce odlotu« oznacza miejsce odlotu w przypadku lotu lub pierwszego lotu łączącego będącego częścią podróży.

***zfa) „przedmiot osobisty” oznacza sztukę nieodprawionego bagażu, spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa, o maksymalnych wymiarach 40x30x15 cm albo mieszczącą się pod siedzeniem przed siedzeniem, na którym siedzi pasażer;*** **[Popr. 70]**

***zfb) »bagaż podręczny« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu niebędącą przedmiotem osobistym i spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa.*** **[Popr. 71]**

---

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151, z 7.6.2019, s. 70, http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).’

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się:

a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty;

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w państwie trzecim i lądujących na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, chyba że otrzymali oni ***równoważne*** korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym państwie trzecim~~, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest unijnym przewoźnikiem lotniczym~~.”~~;~~ **[Popr. 72]**

2. Ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

   a) mają bilet na dany lot; lub

   b) bez względu na przyczynę zostali przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika przeniesieni z lotu, na który mieli bilet, na inny lot.

~~3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Niniejsze rozporządzenie stosuje się jednak do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego.~~ **[Popr. 73]**

4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 2 lit. d) niniejsze rozporządzenie stosuje się tylko do pasażerów przewożonych statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako stałopłat o napędzie silnikowym.

5. O ile nie określono inaczej, obsługujący przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia.

6. Bez uszczerbku dla art. 12 niniejszego rozporządzenia niniejsze rozporządzenie stosuje się również do pasażerów przewożonych lotem objętym umową o udział w imprezie turystycznej zdefiniowaną w art. 3 pkt 3 dyrektywy (UE) 2015/2302, chyba że ta umowa o udział w imprezie turystycznej zostanie rozwiązana lub na jej wykonanie wpływ będą miały okoliczności inne niż zakłócenie tego lotu.

~~7. Art. 7 niniejszego rozporządzenia nie stosuje się, jeżeli zakłócenie następuje podczas lotu łączącego, który rozpoczyna się i kończy w porcie lotniczym na Grenlandii.~~ **[Popr. 74]**

~~8. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stanowiska prawnego Królestwa Hiszpanii w odniesieniu do terytorium Gibraltaru, a także w odniesieniu do przesmyku i wybudowanego na nim portu lotniczego.~~ **[Popr. 75]**

~~Niniejsze rozporządzenie stosuje się do portu lotniczego na Gibraltarze, w przypadku gdy po rozstrzygnięciu sporu ze Zjednoczonym Królestwem Królestwo Hiszpanii będzie w stanie sprawować skuteczną kontrolę nad tym portem lotniczym oraz zapewnić stosowanie niniejszego rozporządzenia do tego portu lotniczego. Królestwo Hiszpanii powiadomi Komisję o spełnieniu tych warunków, a Komisja opublikuje powiadomienie o rozstrzygnięciu sporu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do tego portu lotniczego od pierwszego dnia miesiąca następującego po dniu publikacji tego powiadomienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.;”~~

**[Popr. 76]**

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 4

Odmowa przyjęcia na pokład

1. Niniejszy artykuł stosuje się do pasażerów, którzy stawiają się w celu wejścia na pokład przy punkcie przyjęć pasażerów, po dokonaniu przez nich odprawy on-line lub odprawy w porcie lotniczym, zgodnie z ustaleniami i w czasie określonym z wyprzedzeniem i na piśmie (w tym za pomocą środków elektronicznych) przez obsługującego przewoźnika lotniczego lub pośrednika lub, jeżeli nie wskazano czasu wejścia na pokład, nie później niż 45 minut przed czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera. Niniejszy artykuł stosuje się również do pasażerów, którzy nie stawiają się do wejścia na pokład, gdy zostali uprzednio poinformowani o odmowie przyjęcia na pokład wbrew ich woli.

2. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, natychmiast informuje o tym zainteresowanych pasażerów. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do prawa do zwrotu należności ~~lub~~**,** do zmiany planu podróży ~~na podstawie art. 8~~***i do odszkodowania*** oraz w odniesieniu do prawa do pomocy na podstawie ~~art. 9~~***niniejszego rozporządzenia***. **[Popr. 77]**

Obsługujący przewoźnik lotniczy wzywa do zgłoszenia się ochotników, na warunkach uzgodnionych między każdym ochotnikiem a obsługującym przewoźnikiem lotniczym. ~~To~~***Przewoźnik lotniczy informuje ochotników o przysługujących im prawach zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.*** Uzgodnienie z każdym ochotnikiem dotyczące korzyści zastępuje prawo ochotnika do odszkodowania określone w art. 7 ust. 1 tylko wówczas, gdy ochotnik wyraźnie je zatwierdzi za pomocą podpisanego dokumentu lub jakiegokolwiek środka cyfrowego na trwałym nośniku. W przypadku braku takiego zatwierdzenia ochotnik otrzymuje ***niezwłocznie*** zgodnie z art. 7 ust. 1~~, bez zbędnej zwłoki i nie później niż w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład,~~ odszkodowanie od obsługującego przewoźnika lotniczego odmawiającego przyjęcia na pokład. **[Popr. 78]**

3. Jeżeli liczba zgłaszających się ochotników jest niewystarczająca do tego, aby umożliwić wejście na pokład pozostałym pasażerom posiadającym bilety, obsługujący przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład, z wyjątkiem pasażerów, o których mowa w art. 11.

4. Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład natychmiast przekazuje zainteresowanym pasażerom informacje dotyczące rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a i 16a.

   Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom, w jasny sposób, wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8. Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 1 lit. a), w przypadku gdy pasażerowie, którym odmówiono przyjęcia na pokład, są uprawnieni do zwrotu należności, przyznaje się go ~~bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład~~***niezwłocznie***. **[Popr. 79]**

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia na pokład oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9. Na zasadzie odstępstwa od art. 9 ust. 1 lit. a) napoje i przekąski oferowane są natychmiast.

Obsługujący przewoźnik lotniczy odmawiający przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli wypłaca ***niezwłocznie*** zainteresowanym pasażerom odszkodowanie zgodnie z art. 7 ust. 1~~, bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od odmowy przyjęcia na pokład~~. **[Popr. 80]**

~~5.~~ ~~Ust. 3 i 4 stosuje się również do lotów powrotnych, w przypadku których pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład na tej podstawie, że nie odbył on lotu do miejsca docelowego w ramach tej samej umowy transportu lotniczego.~~ **[Popr. 81]**

***5a. Nie można odmówić pasażerowi przyjęcia na pokład w celu odbycia podróży powrotnej, w tym składającej się z wielu lotów, ze względu na fakt, że pasażer nie odbył lotu do miejsca docelowego objętego biletem powrotnym lub nie uiścił dodatkowej opłaty na ten cel. W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład z takich względów wbrew ich woli zastosowanie ma niniejszy artykuł. Ponadto obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca odnośnym pasażerom odszkodowanie zgodnie z art. 7 i udziela im pomocy zgodnie z art. 8 i 9.*** **[Popr. 82]**

~~6. W przypadku gdy pasażer lub pośrednik zwracają się o skorygowanie błędu pisowni nazwiska lub imienia jednego pasażera lub większej liczby pasażerów, lub w przypadku zmiany administracyjnej tych nazwisk lub imion, obsługujący przewoźnik lotniczy dokonuje odpowiedniej korekty lub zmiany co najmniej raz do 48 godzin przed odlotem bez obciążania pasażera lub pośrednika jakimikolwiek dodatkowymi opłatami.;”~~ **[Popr. 83]**

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 5
Odwołanie

1. W przypadku odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy odwołanego lotu natychmiast informuje o tym zainteresowanych pasażerów. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do zwrotu należności lub zmiany planu podróży na podstawie art. 8 oraz w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9, a także informacje na temat procedury ubiegania się o odszkodowanie określonej w art. 7 oraz na temat rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a i 16a.

Obsługujący przewoźnik lotniczy ~~bez zbędnej zwłoki podaje zainteresowanym pasażerom powody~~***informuje zainteresowanych pasażerów drogą elektroniczną o powodach*** odwołania~~. Pasażerowie są uprawnieni, na wniosek, do otrzymania powodów odwołania na piśmie. Obsługujący przewoźnik lotniczy przekazuje takie~~***, gdy tylko*** informacje ~~w jasny sposób w ciągu siedmiu dni kalendarzowych od złożenia wniosku~~***te są dostępne, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowym czasie odlotu***. **[Popr. 84]**

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy odwołanego lotu bez zbędnej zwłoki oferuje zainteresowanym pasażerom, w jasny sposób, wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8.

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9.

4. Pasażerowie mają prawo do otrzymania odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego obsługującego odwołany lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, w przypadku gdy zdecydują się na zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), ~~lub~~***i/lub*** gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym ~~progi określone~~***próg określony*** w art. 7 ust. 2 po wybraniu zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b). W tym celu przewoźnik lotniczy systematycznie dostarcza pasażerom wstępnie wypełnione formularze w formacie spełniającym wymogi dostępności i na trwałym nośniku ***zgodnie z art. 16aa rozporządzenia [2023/0437(COD)] w sprawie egzekwowania praw pasażerów w Unii***. Przewoźnik lotniczy udziela odpowiedzi w terminie określonym w art. 7 ust. 5. **[Popr. 85]**

5. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że odwołania nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania przez przewoźnika lotniczego wszystkich racjonalnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się wyłącznie w zakresie, w jakim dotyczą one danego lotu lub ~~co najmniej jednego z trzech poprzednich lotów w rotacji, która według planu ma być wykonywana~~***lotu poprzedzającego wykonywanego*** przez ten sam statek powietrzny, oraz pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a odwołaniem lotu. Ciężar dowodu istnienia tego bezpośredniego związku przyczynowego spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym. ***Jeżeli dowód zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie został przedstawiony przez przewoźnika lotniczego na piśmie, przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 7.*** **[Popr. 86]**

6. Prawo do otrzymania pomocy na podstawie ust. 3 i odszkodowania na podstawie ust. 4 nie ma zastosowania, jeżeli pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej 14 dni kalendarzowych przed datą odlotu wskazaną na bilecie pasażera. Ciężar dowodu dotyczący tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.;

***6a. Odwołanie lotu z powodu niewypłacalności, bankructwa, zawieszenia lub zakończenia działalności przewoźnika lotniczego uprawnia unieruchomionych pasażerów do otrzymania zwrotu należności, biletu powrotnego lub zmiany planu podróży, jak również do otrzymania opieki, zgodnie z art. 8 i 9 niniejszego rozporządzenia. Również pasażerom, którzy jeszcze nie rozpoczęli podróży, przysługuje zwrot należności. Przewoźnicy lotniczy wykazują, że podjęli wszystkie konieczne środki, takie jak wybór ubezpieczenia lub stworzenie funduszu gwarancyjnego, w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom w stosownych przypadkach opieki, zwrotu należności lub zmiany planu podróży. Wszyscy odnośni pasażerowie mają prawo do skorzystania z wyżej wymienionych zabezpieczeń bez względu na miejsce zamieszkania, miejsce odlotu lub miejsce sprzedaży biletu.”***
**[Popr. 87]**

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 6

Opóźnienie

1. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy spodziewa się opóźnienia lotu, informuje o tym zainteresowanych pasażerów natychmiast, gdy jest to możliwe, a najpóźniej do czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera. W miarę możliwości pasażerowie otrzymują regularnie aktualne informacje w czasie rzeczywistym. Obsługujący przewoźnik lotniczy przedstawia jednocześnie zainteresowanym pasażerom ich szczególne prawa na podstawie niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie w danym przypadku, w szczególności w odniesieniu do pomocy na podstawie art. 9, informacje na temat procedury ubiegania się o odszkodowanie określonej w art. 7 oraz na temat rozpatrywania skarg na podstawie art. 15a i 16a.

Obsługujący przewoźnik lotniczy ~~bez zbędnej zwłoki~~***, gdy tylko informacje te są dostępne, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowym czasie odlotu,*** podaje zainteresowanym pasażerom powody opóźnienia lotu. Pasażerowie są uprawnieni, na wniosek, do otrzymania na piśmie powodów opóźnienia przylotu. Obsługujący przewoźnik lotniczy opóźnionego lotu ~~przekazuje takie informacje w jasny sposób~~***przesyła pasażerom*** w ciągu ~~siedmiu dni kalendarzowych od złożenia wniosku~~***48 godzin od zakłócenia podróży wstępnie wypełniony wspólny formularz do celów zwrotu należności i odszkodowania zgodnie z art. 6c.*** **[Popr. 88]**

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje zainteresowanym pasażerom pomoc zgodnie z art. 9.

3. W przypadku gdy opóźnienie osiąga ~~progi określone~~***próg określony*** w art. 7 ust. 2***,*** licząc od czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera, obsługujący przewoźnik lotniczy, bez zbędnej zwłoki, oferuje zainteresowanym pasażerom wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8. **[Popr. 89]**

***3a. Pasażerowie mają prawo do odszkodowania od przewoźnika wykonującego lot zgodnie z art. 7, jeżeli odlot następuje nie wcześniej niż godzinę przed planowaną godziną odlotu, a dotarcie do miejsca docelowego następuje z opóźnieniem wynoszącym co najmniej 2 godziny po planowanej godzinie przylotu, pod warunkiem że łączny czas stracony przez pasażera przed odlotem i w wyniku opóźnienia po przylocie jest równy progowi określonemu w art. 7 ust. 2 lub przekracza ten próg.*** **[Popr. 90]**

4. Pasażerowie mają prawo do otrzymania~~, na wniosek,~~ odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego obsługującego opóźniony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym ~~progi określone~~***próg określony*** w art. 7 ust. 2. ***W tym celu obsługujący przewoźnik lotniczy systematycznie dostarcza pasażerom, w ciągu 48 godzin od opóźnienia, wstępnie wypełniony formularz zgodnie z art. 16aa rozporządzenia [2023/0437(COD)] w sprawie egzekwowania praw pasażerów w Unii].*** **[Popr. 91]**

Pasażerowie mają prawo do otrzymania~~, na wniosek,~~ odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego obsługującego opóźniony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, w przypadku gdy zdecydują się na zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), lub gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym ~~progi określone~~***próg określony*** w art. 7 ust. 2 po wybraniu zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b). **[Popr. 92]**

5. Niniejszy artykuł stosuje się również, jeżeli czas odlotu wskazany na bilecie pasażera został przesunięty przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

   Prawo do otrzymania pomocy na podstawie ust. 2 i odszkodowania na podstawie ust. 4 nie ma zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o takiej zmianie co najmniej 14 dni kalendarzowych przed czasem odlotu wskazanym na bilecie pasażera. Ciężar dowodu dotyczący tego, czy i kiedy pasażer został poinformowany o zmianie czasu odlotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.

6. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłaty odszkodowania zgodnie z art. 7, jeżeli może dowieść, że opóźnienie przylotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że opóźnienia nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania przez przewoźnika lotniczego wszystkich racjonalnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się wyłącznie w zakresie, w jakim dotyczą one danego lotu lub co najmniej ~~jednego z trzech poprzednich lotów w rotacji, która według planu ma być wykonywana~~***lotu poprzedzającego wykonywanego*** przez ten sam statek powietrzny, oraz pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem tej okoliczności a opóźnieniem odlotu kolejnego lotu. Ciężar dowodu istnienia tego bezpośredniego związku przyczynowego spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.~~;~~ ***Jeżeli dowód zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie został przedstawiony przez przewoźnika lotniczego na piśmie, przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 7. Powyższe nie zwalnia przewoźników lotniczych z obowiązku udzielenia pomocy pasażerom, określonego w art. 9.”***
**[Popr. 93]**

7) dodaje się artykuły w brzmieniu:

‘Artykuł 6a

Przestój na płycie

1. W przypadku przestoju na płycie obsługujący przewoźnik lotniczy w miarę możliwości regularnie przekazuje pasażerom aktualne informacje w czasie rzeczywistym.

2. Z zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących bezpieczeństwa lub ochrony, w przypadku przestoju na płycie, obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia odpowiednie ogrzewanie lub chłodzenie kabiny pasażerskiej, bezpłatny dostęp do toalet na pokładzie oraz zapewnia, aby pasażerowie, o których mowa w art. 11 otrzymywali niezbędną opiekę. Obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia bezpłatnie wodę pitną na pokładzie, chyba że wydłużyłoby to przestój na płycie lub nie dałoby się pogodzić tego z wymogami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego lub ochrony lotnictwa.

3. W przypadku gdy przestój na płycie osiąga długość ~~trzech~~***dwóch*** godzin w porcie lotniczym ***obsługującym komercyjny ruch pasażerski,*** znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, statek powietrzny powraca do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do innego odpowiedniego miejsca, w którym możliwe będzie opuszczenie pokładu przez pasażerów. Po upływie tego okresu przestój na płycie może zostać przedłużony tylko wówczas, gdy istnieją powody związane z bezpieczeństwem, imigracją, kontrolą ruchu lotniczego lub ochroną, w związku z którymi statek powietrzny nie może opuścić swojego stanowiska na płycie. **[Popr. 94]**

4. Pasażerowie, którzy opuścili pokład zgodnie z ust. 3, są uprawnieni do korzystania z praw przewidzianych w art. 6oraz, w stosownych przypadkach, w art. 11, z uwzględnieniem przestoju na płycie i czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera.

Artykuł 6b

Utrata lotu łączącego podczas podróży wykonywanych na podstawie jednej umowy transportu lotniczego

1. W przypadku gdy pasażer utraci lot łączący podczas podróży wskutek zakłócenia podczas poprzedzającego lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy poprzedzającego lotu jest odpowiedzialny za zapewnienie pasażerowi zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b) i pomocy zgodnie z art. 9.
2. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie może zmienić planu podróży pasażera w okresie określonym w art. 7 ust. 2 lit. a) i b), licząc od wskazanego na bilecie pasażera czasu odlotu utraconego lotu łączącego, obsługujący przewoźnik lotniczy, bez zbędnej zwłoki, oferuje zainteresowanym pasażerom, w jasny sposób, wybór między zwrotem należności a zmianą planu podróży zgodnie z art. 8.

3. Pasażerowie mają również prawo do otrzymania~~, na wniosek,~~ odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego zakłócony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3~~w~~***3 w*** przypadku dotarcia do ich ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym ~~progi określone~~***próg określony*** w art. 7 ust. 2.
**[Popr. 95]**

Pasażerowie mają prawo do otrzymania~~, na wniosek,~~ odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego zakłócony lot zgodnie z art. 7 ust. 1 i 3, w przypadku gdy zdecydują się na zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) lub zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), lub gdy dotrą do ostatecznego miejsca docelowego z opóźnieniem przylotu przekraczającym ~~progi określone~~***próg określony*** w art. 7 ust. 2 po wybraniu zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b).
**[Popr. 96]**

***Jeżeli zastosowanie ma ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, obsługujący przewoźnik lotniczy systematycznie dostarcza pasażerom, w ciągu 48 godzin od utraconego lotu łączącego, wstępnie wypełniony formularz zgodnie z art. 16aa rozporządzenia [2023/0437(COD)] w sprawie egzekwowania praw pasażerów w Unii].*** **[Popr. 97]**

4. ~~W przypadku gdy pasażer planuje i odbywa międzylądowanie, za ostateczne miejsce docelowe pasażera uznaje się port lotniczy, w którym odbywa się międzylądowanie.;~~ **[Popr. 98]**

***Artykuł 6c***

***Nadzwyczajne okoliczności***

***1. Za nadzwyczajne okoliczności uznaje się zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy zwykłego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego faktyczną kontrolą. Do celów niniejszego rozporządzenia nadzwyczajne okoliczności są ograniczone do okoliczności określonych w załączniku.***

2. ***Jeżeli pasażer ma prawo do odszkodowania od przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 4, 5 i 6, przewoźnik lotniczy przesyła pasażerowi w formie pisemnej w ciągu 48 godzin informacje o zaistnieniu lub braku nadzwyczajnych okoliczności oraz zapewnia dostęp do wstępnie wypełnionego wspólnego formularza zgodnie z [art. 16aa rozporządzenia [2023/...] w sprawie egzekwowania praw pasażerów w Unii].***

3. ***Jeżeli dojdzie do nadzwyczajnego zdarzenia, które pozostaje poza kontrolą co najmniej jednego państwa członkowskiego, ma znaczny wpływ na podróże lotnicze i poważne negatywne konsekwencje dla sektora lotnictwa oraz nie jest objęte załącznikiem do niniejszego rozporządzenia, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 16h w celu zmiany wyczerpującego wykazu określonego w tym załączniku przez dodanie odpowiedniej nadzwyczajnej okoliczności, pod warunkiem że jest to absolutnie niezbędne do zareagowania na takie nadzwyczajne zdarzenie."***
**[Popr. 99]**

8) art. 7 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 7

Prawo do odszkodowania

1. W przypadku zakłócenia stosuje się, na warunkach określonych w art. 4, 5, 6 lub 6a i w niniejszym artykule, następujące kwoty odszkodowania:

   a) 300 EUR w przypadku wszystkich podróży ~~wewnątrzunijnych~~ o długości nie większej niż ~~3500~~***1 500*** km; **[Popr. 100]**

   b) ~~500~~***400*** EUR w przypadku ***wszystkich*** podróży o długości ~~powyżej 3500 km.~~***od 1 500 km do 3 500 km;*** **[Popr. 101]**

   ***ba) 600 EUR w przypadku wszystkich podróży o długości powyżej 3 500 km;*** **[Popr. 102]**

   ~~Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w przypadku podróży między regionami najbardziej oddalonymi a innym terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, kwoty odszkodowania ustala się na podstawie faktycznej długości trasy podróży.~~ **[Popr. 103]**

***1a. Co trzy lata Komisja przyjmuje akt delegowany automatycznie dostosowujący kwoty odszkodowania, o których mowa w niniejszym ustępie, do łącznej ogólnej stopy inflacji z trzech poprzednich lat na podstawie europejskiego wskaźnika cen konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/792*** **[Popr. 104]**

2. W przypadku opóźnienia przylotu po zmianie planu podróży w następstwie odwołania na podstawie art. 5, opóźnienia przylotu na podstawie art. 6 lub opóźnienia przylotu po utracie lotu łączącego na podstawie art. 6b prawo do odszkodowania przysługuje w przypadku opóźnień przylotu ~~większych niż:~~ ***, lub straty czasu na podstawie art. 6 ust. 3a, wynoszących co najmniej trzy godziny, niezależnie od długości podróży.*** **[Popr. 105]**

a) ~~cztery godziny w przypadku wszystkich podróży wewnątrzunijnych o długości nie większej niż 3500 km;~~ **[Popr. 106]**

b) ~~sześć godzin w przypadku podróży o długości powyżej 3500 km.~~ **[Popr. 107]**

3. Podczas określania odległości do celów niniejszego rozporządzenia podstawą obliczeń jest odległość między pierwszym miejscem odlotu a ostatecznym miejscem docelowym. W przypadku lotu łączącego uwzględnia się jedynie początkowe miejsce odlotu i port lotniczy ostatecznego miejsca docelowego. Odległości te mierzy się metodą trasy po ortodromie.

4. W przypadku gdy pasażerowie zdecydowali się na kontynuację podróży na podstawie art. 8 ust. 1 lit. ***a), b) lub c)*** ~~b)~~, a w trakcie zmiany planu podróży doszło do kolejnego zakłócenia, prawo pasażera do odszkodowania ~~może powstać tylko raz podczas podróży~~***przysługuje w trakcie przekierowania do pierwszego miejsca odlotu lub*** do ostatecznego miejsca docelowego. **[Popr. 108]**

***4a. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, wypłaca się elektronicznym przelewem bankowym na rachunek wskazany przez pasażera składającego wniosek. Przewoźnik lotniczy i pasażer składający wniosek mogą uzgodnić na trwałym nośniku, że odszkodowanie zostanie wypłacone wyłącznie kartą kredytową lub gotówką.*** **[Popr. 109]**

***4b. Ciężar dowodu na potrzeby ustalenia, kiedy i jak pasażer zaakceptował porozumienie dotyczące formy płatności odszkodowania określone w ust. 4a niniejszego artykułu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.*** **[Popr. 110]**

5. Wniosek o odszkodowanie na podstawie niniejszego artykułu składa pasażer ***przy użyciu wstępnie wypełnionego wspólnego formularza przesłanego przez obsługującego przewoźnika lotniczego*** w terminie ~~sześciu miesięcy od faktycznej daty odlotu wskazanej na bilecie pasażera~~***jednego roku od dnia, w którym lot został wykonany lub miał zostać wykonany***. W terminie ~~14 dni kalendarzowych~~***siedmiu dni roboczych*** od złożenia wniosku obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie albo przekazuje pasażerowi uzasadnienie niewypłacenia odszkodowania zgodnie z art. 5 ust. 5 lub art. 6 ust. 6 ***i art. 6c***, w tym, w stosownych przypadkach, jasne i uzasadnione wyjaśnienie dotyczące nadzwyczajnych okoliczności. ~~W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.~~ **[Popr. 111]**

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie wypłaci żądanego odszkodowania, pasażer może złożyć skargę zgodnie z art. 16a.

6. ~~Odszkodowanie wypłaca się w gotówce lub, jeżeli pasażer wyraził na to zgodę w podpisanym dokumencie lub jakimkolwiek środku cyfrowym na trwałym nośniku, w inny sposób.;~~ **[Popr. 112]**

---

* ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/792 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie zharmonizowanych wskaźników cen konsumpcyjnych oraz wskaźnika cen nieruchomości mieszkalnych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 2494/95 (Dz.U. L 135 z 24.5.2016, s. 11).”***

9) art. 8 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 8

Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży

1. W przypadku zakłócenia ~~pasażerom oferuje się bezpłatnie, na warunkach~~***przewoźnik wykonujący lot, bez dodatkowych warunków i na zasadach*** określonych w art. 4, 5, 6***,*** lub 6b i***oraz*** w niniejszym artykule, ~~wybór spośród następujących wariantów~~***oferuje pasażerom do wyboru jedną z poniższych opcji, które są zapewniane bezpłatnie***: **[Popr. 113]**

a) automatyczny zwrot należności – ***po wypełnieniu wstępnie wypełnionego wspólnego formularza*** w ciągu ~~14 dni kalendarzowych od daty odlotu~~***siedmiu dni roboczych od wniosku pasażera dotyczącego*** zakłóconego lotu ~~wskazanej~~***wskazanego*** na bilecie pasażera, ~~w gotówce lub, jeżeli pasażer wyraził na to zgodę w podpisanym dokumencie lub jakimkolwiek innym środku cyfrowym na trwałym nośniku, w inny sposób~~***wyłącznie elektronicznym przelewem bankowym, w formie zwrotu na kartę kredytową lub przekazem bankowym na konto wskazane przez uprawnionego pasażera*** – pełnego kosztu biletów, za nieodbytą część lub nieodbyte części podróży oraz za już odbytą część lub już odbyte części podróży, jeżeli lot nie służy już żadnemu celowi związanemu z pierwotnymi planami podróży pasażera, wraz, w stosownych przypadkach, z lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie po czasie odlotu wskazanym na bilecie pasażera lub, w porozumieniu z pasażerem, przed tym czasem; **[Popr. 114]**

b) kontynuacja podróży pasażera poprzez zmianę planu podróży do jego ostatecznego miejsca docelowego na podróż w najwcześniejszym możliwym terminie ***na porównywalnych warunkach transportu*** po czasie odlotu wskazanym na bilecie pasażera lub, w porozumieniu z pasażerem, przed tym czasem; lub

c) zmiana planu podróży do ostatecznego miejsca docelowego na podróż ***na porównywalnych warunkach transportu*** w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, zależnie od dostępności wolnych miejsc. **[Popr. 116]**

***Przewoźnik wykonujący lot przekazuje pasażerom informacje, o których mowa w niniejszym artykule, w sposób jasny i jednoznaczny za pomocą środków elektronicznych, a na żądanie pasażera również w inny sposób, na przykład w formie papierowej.*** **[Popr. 117]**

~~W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego zgodnie z art. 10a, termin, o którym mowa w lit. a) niniejszego ustępu, może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.~~ **[Popr. 118]]**

2. Aby pasażer mógł dotrzeć ~~w najwcześniejszym możliwym terminie~~ do swojego miejsca docelowego określonego na podstawie ust. 1 ***w najwcześniejszym możliwym terminie i przy całkowitym czasie podróży jak najbardziej zbliżonym do planowanego całkowitego czasu podróży pierwotnego lotu***, obsługujący przewoźnik lotniczy, z zastrzeżeniem dostępności alternatywnych wariantów oraz pod warunkiem ich zgodności z porównywalnymi warunkami transportu określonymi w umowie transportu lotniczego, oferuje pasażerowi co najmniej jeden z tych alternatywnych wariantów, aby pasażer je rozważył i wydał zgodę w podpisanym dokumencie lub jakimkolwiek innym środku cyfrowym na trwałym nośniku: **[Popr. 119]**

a) lot lub loty łączące na tej samej trasie co trasa określona w umowie transportu lotniczego;

b) inna trasa~~, w tym do lub z alternatywnych portów lotniczych w porównaniu z~~ ***między tymi samymi*** portami lotniczymi ~~wskazanymi~~ ***odlotu i przylotu co wskazane*** w umowie transportu lotniczego~~; w takim przypadku obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszty transferu pasażera z portu lotniczego wskazanego w umowie transportu lotniczego do alternatywnego portu lotniczego lub do portu lotniczego określonego w umowie transportu lotniczego z alternatywnego portu lotniczego;~~ **[Popr. 120]**

***ba) inna trasa do lub z alternatywnych portów lotniczych w porównaniu z portami lotniczymi wskazanymi w umowie transportu lotniczego; w takim przypadku obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszty transferu pasażera między portem lotniczym wskazanym w umowie transportu lotniczego a alternatywnym portem lotniczym;*** **[Popr. 121]**

c) skorzystanie z usług świadczonych przez innego przewoźnika lotniczego; lub

d) w stosownych przypadkach z uwzględnieniem odległości do przebycia, skorzystanie z innego środka transportu.

***W przypadku zmiany planu podróży z wykorzystaniem innego rodzaju transportu lub innego przewoźnika lotniczego, obsługujący przewoźnik lotniczy pozostaje odpowiedzialny za informacje, pomoc i zmianę planu podróży wyłącznie do czasu odlotu lub odjazdu tego środka transportu. Obsługujący przewoźnik lotniczy pozostaje odpowiedzialny za odszkodowanie za opóźnienie dotarcia do ostatecznego miejsca docelowego zgodnie z art. 7. Przewoźnik obsługujący usługę zmiany planu podróży jest odpowiedzialny za wszystkie inne prawa związane z tą usługą zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii dotyczącym praw pasażerów w odniesieniu do tego rodzaju transportu.*** **[Popr. 122]**

3. W przypadku gdy pasażer poinformował obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze kontynuowania podróży zgodnie z ust. 1 lit. b) i ust. 4 oraz jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie zaproponował zmiany planu podróży ***na porównywalnych warunkach transportu*** w ciągu trzech godzin, pasażer może dokonać samodzielnej zmiany planu podróży zgodnie z ust. 2. ***Jeżeli pasażer zdecyduje się dokonać samodzielnej zmiany planu podróży, informuje o tym obsługującego przewoźnika lotniczego. Pasażer ma prawo do odmowy wariantów zmiany planu podróży, jeżeli te warianty nie zapewniają porównywalnych warunków transportu, i w takim przypadku zachowuje swoje prawa do pomocy określone w art. 9 podczas oczekiwania na zmianę planu podróży.***
**[Popr. 123]**

W przypadku odwołania akapit pierwszy stosuje się od czasu odlotu wskazanego na bilecie pasażera.

W przypadku dokonania samodzielnej zmiany podróży pasażerowie ograniczają wydatki do tych, które są konieczne, racjonalne i odpowiednie. Obsługujący przewoźnik lotniczy zwraca, w terminie ~~14 dni kalendarzowych~~***siedmiu dni roboczych*** od złożenia wniosku, wydatki nieprzekraczające 400 % całkowitego kosztu biletu lub biletów poniesione przez pasażera. ~~W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do 30 dni kalendarzowych.~~ **[Popr. 124]**

4. Pasażer może dokonać wyboru między zwrotem należności zgodnie z ust. 1 lit. a) lub zmianą planu podróży w późniejszym terminie zgodnie z ust. 1 lit. c), aż do momentu, w którym pasażer zaakceptuje zmianę planu podróży w najwcześniejszym możliwym terminie oferowanym przez obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z ust. 1 lit. b), lub do momentu, w którym pasażer podejmie decyzję o samodzielnej zmianie planu podróży zgodnie z ust. 3.

   Pasażer informuje obsługującego przewoźnika lotniczego o swoim wyborze.;

***4a. Przewoźnik wykonujący lot przekazuje pasażerom informacje, o których mowa w niniejszym artykule, w sposób jasny i jednoznaczny za pomocą środków elektronicznych, a na żądanie pasażera również w inny sposób, na przykład w formie papierowej. Ciężar dowodu dotyczący wyboru dokonanego przez pasażera spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym. W tym celu obsługujący przewoźnik lotniczy zapewnia również, aby wybór dokonany przez pasażera na podstawie niniejszego artykułu został potwierdzony podpisanym dokumentem lub wszelkimi środkami cyfrowymi na trwałym nośniku.”*** **[Popr. 125]**

10) art. 9 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 9
Prawo do pomocy

1. W przypadku ~~zakłócenia oraz z zastrzeżeniem warunków, o których mowa w art. 4, 5, 6, 6a i 6b i w niniejszym artykule oraz gdy czas oczekiwania na lot lub alternatywny transport jest przedłużony o co najmniej dwie godziny,~~***odwołania do niniejszego artykułu*** pasażerom oferuje się bezpłatnie:
**[Popr. 126]**

a) napoje i przekąski co dwie godziny czasu oczekiwania;

b) posiłek po trzech godzinach, a następnie co pięć godzin czasu oczekiwania, przy czym maksymalnie trzy posiłki dziennie;

c) ~~wiadomości tekstowe,~~ dostęp do internetu oraz dwie rozmowy telefoniczne. **[Popr.127]**

Obsługujący przewoźnik lotniczy może ograniczyć lub odmówić udzielenia pomocy na podstawie akapitu pierwszego jeżeli jej zapewnienie spowodowałoby dalsze opóźnienie odlotu opóźnionego lotu lub zmiany planu podróży, w tym rozpoczęcia przewozu alternatywnym środkiem transportu.

2. Ponadto w przypadku gdy przy oczekiwaniu na lot lub alternatywny transport konieczny okazuje się pobyt trwający co najmniej jedną noc, pasażerom oferuje się bezpłatnie:

a) zakwaterowanie w hotelu;

b) transport z lotniska do hotelu i powrót.

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy może wykorzystać bony w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z ust. 1 lit. a) i b) i ust. 2. Bony dostarczone zgodnie z ust. 1 muszą nadawać się do wykorzystania we wszystkich sklepach oferujących żywność oraz napoje i przekąski w porcie lotniczym, w którym zainteresowani pasażerowie zostali unieruchomieni, na pokładzie ich lotu oraz, w stosownych przypadkach, w miejscu zakwaterowania zapewnionym zgodnie z ust. 2 lit. a). ***Bon dostarczony zgodnie z ust. 2 lit. a) może zostać wydany wyłącznie w przypadku, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wcześniej zarezerwował miejsce dla danego pasażera.*** **[Popr. 128]**

4. W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy nie wypełnia swoich obowiązków wynikających z ust. 1, 2 i 3, zainteresowani pasażerowie mogą podjąć działania we własnym zakresie. Przewoźnik lotniczy obsługujący zakłócony lot zwraca, w terminie 14 dni kalendarzowych od złożenia wniosku o zwrot należności, wydatki poniesione przez pasażerów, w zakresie, w jakim wydatki te są niezbędne, racjonalne i proporcjonalne do czasu oczekiwania oraz kosztów ***zakwaterowania,*** napojów i przekąsek oraz posiłków w miejscu portu lotniczego lub w miejscu zakwaterowania, w którym pasażerowie zostali unieruchomieni. ***Jeżeli przewoźnik lotniczy nie zapewni zakwaterowania w hotelu w ciągu trzech godzin, pasażer ma prawo samodzielnie zorganizować sobie zakwaterowanie i uzyskać zwrot kosztów od przewoźnika po przedstawieniu odpowiedniego rachunku, w terminie siedmiu dni roboczych.*** W przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym uruchomi plan reagowania awaryjnego, termin ten może zostać przedłużony do ~~30~~***[…]*** dni kalendarzowych. ***Kwota podlegająca zwrotowi nie może przekroczyć limitu hotelowego określonego w indeksie publikowanym przez Komisję, odzwierciedlającym ceny w państwach członkowskich zgodnie z danymi Eurostatu, przemnożonego przez współczynnik 2 w celu uwzględnienia ograniczonej dostępności i wyższych cen w okresach szczytowych oraz w celu zachęcenia obsługujący przewoźnicy do zapewnienia zakwaterowania w ciągu trzech godzin. Jeżeli limit przemnożony przez współczynnik nie wystarcza do znalezienia odpowiedniego zakwaterowania przez pasażera, prawo pasażera do samodzielnego zorganizowania zakwaterowania nie zwalnia przewoźnika wykonującego lot z obowiązku zapewnienia zakwaterowania.*** **[Popr. 129]**

5. We wszystkich unijnych portach lotniczych ***obsługujących komercyjny ruch pasażerski*** organ zarządzający portem lotniczym wprowadza rozwiązania zapewniające możliwość bezpłatnego udostępniania wody pitnej i stacji ładowania urządzeń elektronicznych, niezależnie od pory dnia, lotu i terminalu. **[Popr. 130]**

6. Jeżeli zakłócenie jest spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami i gdy zakłócenia nie można było uniknąć nawet mimo podjęcia przez przewoźnika lotniczego wszelkich racjonalnych środków, przewoźnik lotniczy może ograniczyć zakwaterowanie zapewniane zgodnie z ust. 2 lit. a) do maksymalnie trzech nocy.

7. W przypadku gdy pasażer wybiera zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a), znajdując się w pierwszym miejscu odlotu, lub wybiera zmianę planu podróży na podróż w późniejszym terminie zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), pasażerowi nie przysługują żadne dalsze prawa w zakresie pomocy przewidziane w ust. 1 i 2 w odniesieniu do danego lotu.;”

11) art. 10 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 10

Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej

1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieszcza pasażera w klasie podróży wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, nie może się domagać jakiejkolwiek dodatkowej zapłaty.

2. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieszcza pasażera w klasie podróży niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, ~~zapewnia~~***zwraca*** on, bez składania wniosku, w terminie ~~14 dni kalendarzowych~~***siedmiu dni roboczych*** od umieszczenia w klasie niższej, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 6~~,~~ ~~odszkodowanie co najmniej równe~~:

   a) ~~40~~***30*** % ceny lotu w przypadku ***wszystkich*** lotów o długości nie większej niż ~~3500~~***1 500*** km; lub **[Popr. 132]**

   b) ~~75~~***50*** % ceny lotu w przypadku ***wszystkich*** lotów ***wewnątrzunijnych*** o długości powyżej ~~3500 km.~~***1 500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 km do 3 500 km, lub*** **[Popr. 133]**

***ba) 75 % ceny lotu w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b), w tym lotów pomiędzy europejskim terytorium państw członkowskich a francuskimi regionami najbardziej oddalonymi.***
**[Popr. 134]**

3. W przypadku gdy cena lotu nie jest wskazana na bilecie, odszkodowanie, o którym mowa w ust. 2, oblicza się na podstawie odpowiedniego stosunku odległości lotu do całkowitej odległości, której dotyczy umowa transportu lotniczego, obliczanej zgodnie z art. 7 ust. 3.

4. Z ceny lotu, o której mowa w niniejszym artykule, wyłącza się podatki i opłaty wskazane na biletach, o ile wymóg uiszczenia tych podatków i opłat ani ich kwota nie zależą od klasy podróży, na którą zostały wykupione te bilety.

5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do ~~przywilejów objętych wyższą taryfą w ramach tej samej klasy podróży~~***usług pomocniczych***, takich jak specjalne miejsca siedzące lub catering***, które są niezależne od klasy transportu i sprzedawane oddzielnie***.~~;"~~ **[Popr. 135]**

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

‘Artykuł 10a

Plany reagowania awaryjnego w portach lotniczych

1. W unijnym porcie lotniczym, ~~który obsługuje ponad 5 milionów~~***w którym roczna wielkość ruchu pasażerskiego w ciągu co najmniej trzech kolejnych lat wyniosła nie mniej niż 4 miliony*** pasażerów ~~rocznie~~, organ zarządzający portem lotniczym zapewnia koordynację operacji organu zarządzającego portem lotniczym i podmiotów świadczących podstawowe usługi w porcie lotniczym, w szczególności przewoźników lotniczych, oraz podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w drodze odpowiedniego planu reagowania awaryjnego uwzględniającego możliwe sytuacje, w których dochodzi do odwołania lub opóźnienia wielu lotów, co skutkuje unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów. Plan reagowania awaryjnego sporządza się w celu zapewnienia, aby unieruchomieni pasażerowie uzyskali odpowiednie informacje, i zawiera on ustalenia służące zminimalizowaniu czasu oczekiwania i niewygód. **[Popr. 136]**

2. Plany reagowania awaryjnego portu lotniczego uwzględniają szczególne i indywidualne potrzeby pasażerów, o których mowa w art. 11.

3. Plan reagowania awaryjnego sporządza się w szczególności z udziałem Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego, o którym mowa w dyrektywie Rady 96/67/WE*, podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej oraz innych podmiotów świadczących podstawowe usługi w porcie lotniczym***, w tym podmiotów świadczących specjalną pomoc dla pasażerów z niepełnosprawnościami lub pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się. Plan reagowania awaryjnego sporządza się w stosownych przypadkach z udziałem odpowiednich organów***. Plan reagowania awaryjnego zawiera także dane kontaktowe osoby lub osób wyznaczonych przez przewoźników lotniczych uczestniczących w Komitecie Użytkowników Portu Lotniczego do reprezentowania ich na miejscu w przypadku odwołania lub opóźnienia wielu lotów. Przewoźnik lotniczy zapewnia każdej wyznaczonej osobie niezbędne środki umożliwiające udzielenie pomocy pasażerom zgodnie z obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia w przypadku zakłócenia. **[Popr. 137]**

4. Organ zarządzający portem lotniczym przekazuje plan reagowania awaryjnego Komitetowi Użytkowników Portu Lotniczego, o którym mowa w dyrektywie 96/67/WE, oraz, na wniosek, krajowemu organowi wykonawczemu~~, któremu na podstawie art. 16 ust. 1 niniejszego rozporządzenia powierzono egzekwowanie~~ ***wyznaczonemu zgodnie z art. 16. Krajowy organ wykonawczy monitoruje przestrzeganie wymogów*** niniejszego ~~rozporządzenia~~***artykułu przez organ zarządzający portem lotniczym***. **[Popr. 138]**

5. Państwo członkowskie może zadecydować, że port lotniczy nieobjęty ust. 1, znajdujący się na jego terytorium, ma wypełniać obowiązki określone w ust. 1–4.

6. W unijnych portach lotniczych obsługujących roczny ruch pasażerski poniżej progu określonego w ust. 1 lub nieobjętych decyzją państwa członkowskiego na podstawie ust. 5, organ zarządzający portem lotniczym dokłada wszelkich racjonalnych starań w celu zapewnienia koordynacji użytkowników portu lotniczego i dokonywania ustaleń z użytkownikami portu lotniczego w celu informowania unieruchomionych pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia wielu lotów prowadzących do unieruchomienia znacznej liczby pasażerów w porcie lotniczym.

---

* Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).;”

13) art. 11 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 11

Pasażerowie mający specjalne potrzeby

***-1. Określone w niniejszym artykule prawa osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się pozostają bez uszczerbku dla praw przysługujących tym osobom na mocy rozporządzenia (WE) nr 1107/2006.*** **[Popr. 139]**

1. Wszystkie informacje przekazywane pasażerom na podstawie niniejszego rozporządzenia przekazuje się w formacie spełniającym wymogi dostępności.

2. Niniejszy artykuł stosuje się do osób z niepełnosprawnościami, osób o ograniczonej możliwości poruszania się, niemowląt, dzieci bez opieki i kobiet w ciąży, pod warunkiem że obsługujący przewoźnik lotniczy został powiadomiony o ich szczególnych potrzebach w zakresie pomocy najpóźniej w momencie ogłoszenia zakłócenia. Niniejszy artykuł stosuje się również do osób potrzebujących szczególnej pomocy medycznej, pod warunkiem że obsługujący przewoźnik lotniczy został powiadomiony o ich potrzebach w zakresie szczególnej pomocy medycznej najpóźniej w momencie odprawy. Obsługujący przewoźnicy lotniczy mogą wymagać dowodu występowania takich potrzeb.

Uznaje się, że takie powiadomienie obejmuje wszystkie podróże w ramach umowy transportu lotniczego.

3. ~~Najpóźniej podczas odprawy oraz z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc,~~ Każdej osobie towarzyszącej osobom, o których mowa w ust. 2, lub towarzyszącej dziecku ***na podstawie tej samej umowy transportu lotniczego przewoźnik lotniczy*** oferuje ~~się~~ bezpłatnie możliwość zajęcia miejsca obok tej osoby lub dziecka. ***W przypadku gdy miejsca obok są niedostępne, przewoźnik lotniczy dokłada starań, aby pomóc osobie towarzyszącej lub osobom towarzyszącym w znalezieniu sąsiadujących miejsc.*** **[Popr. 140]**

4. Przy wejściu na pokład obsługujący przewoźnicy lotniczy przyznają pierwszeństwo osobom, o których mowa w ust. 2, oraz wszelkim towarzyszącym im osobom lub certyfikowanym psom asystującym***, a także dzieciom w wózku dziecięcym lub spacerowym z osobą towarzyszącą***. **[Popr. 141]**

***4a. Obsługujący przewoźnicy lotniczy zapewniają, bez dodatkowych kosztów, możliwość transportu niemowląt i dzieci potrzebujących wózka dziecięcego lub spacerowego w wózku dziecięcym lub spacerowym aż do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do drzwi statku powietrznego oraz zapewniają dostęp do wózka dziecięcego lub spacerowego przy drzwiach statku powietrznego, chyba że istnieją ograniczenia związane z bezpieczeństwem, ochroną, zdolnością przewozową lub eksploatacją.* [Popr. 142]**

***4b. Jeżeli port lotniczy nie wywiąże się z obowiązków określonych w art. 7 i 8 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 i w konsekwencji osoby z niepełnosprawnościami, osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub małoletni bez opieki nie zdążą na lot, przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za odszkodowanie, zmianę trasy oraz udzielenie pomocy tym pasażerom zgodnie z art. 7, 8 i 9 niniejszego rozporządzenia. Do dnia ... [data wejścia w życie niniejszej zmiany rozporządzenia] Komisja określi szczegółowe zasady stosowania odpowiedzialności przewoźnika lotniczego i organu zarządzającego portem lotniczym oraz tryb dochodzenia roszczeń, w drodze aktu wykonawczego wydanego zgodnie z art. 16bd niniejszego rozporządzenia. Akt wykonawczy nie może ograniczać odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w zakresie odszkodowania, zmiany trasy i pomocy pasażerom, o których mowa w niniejszym ustępie.* [Popr. 143]**

5. Dokonując zmiany planu podróży oraz udzielając pomocy zgodnie z art. 8 i 9, obsługujący przewoźnik lotniczy zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób, o których mowa w ust. 2. Przewoźnicy lotniczy zapewniają tę zmianę planu podróży i pomoc tym osobom, w tym wszelkim towarzyszącym im osobom lub certyfikowanym psom asystującym, najszybciej jak jest to możliwe.

6. Art. 9 ust. 6 nie stosuje się do pasażerów, o których mowa w ust. 2, ani do jakichkolwiek towarzyszących im osób lub certyfikowanych psów asystujących.;”

***13a) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 11a***
***Prawo do rzeczy osobistych i bagażu podręcznego***

***1. Pasażerom zawsze zezwala się na wniesienie do kabiny samolotu jednego przedmiotu osobistego, takiego jak: mała torba, torebka, plecak lub torba na laptopa, pod warunkiem że można go bezpiecznie schować pod siedzeniem przed pasażerem. Przewoźnicy lotniczy nie mogą pobierać od pasażera za ten przedmiot osobisty żadnych dodatkowych opłat ani dopłat do ceny biletu lotniczego. Przewoźnicy obowiązkowo dostarczają jasnych, przejrzystych i łatwo dostępnych informacji na temat wymogów dotyczących wagi i wymiarów przedmiotów osobistych w chwili rezerwacji i po jej zakończeniu, tak aby udzielić pasażerom pełnych informacji przed podróżą.***

2. ***Pasażerowie zawsze mają prawo do wniesienia na pokład jednej sztuki bagażu podręcznego. Bagaż podręczny nie podlega dopłacie w stosunku do ceny biletu lotniczego, jeżeli suma jego wymiarów nie przekracza 100 cm (suma długości, szerokości i wysokości), a maksymalna waga – 7 kg. Przewoźnicy lotniczy mogą stosować różne przepisy dotyczące dodatkowego lub większego bagażu podręcznego.***

   ***Bagaż podręczny może być przechowywany w kabinie samolotu (jako bagaż podręczny) lub w luku. Przewoźnik może odmówić dopuszczenia takiego bagażu podręcznego na pokład jedynie ze względów bezpieczeństwa związanych z masą lub rozmiarem danego bagażu podręcznego w świetle charakterystyki danego statku powietrznego.***

   ***Przewoźnicy lotniczy jasno, przejrzyście i w sposób łatwo dostępny informują o wymogach dotyczących wagi i wymiarów bagażu podręcznego w chwili rezerwacji i po jej zakończeniu, tak aby pasażerowie mieli pełne informacje przed podróżą.***

*3. Jeżeli pozostawiono przedmiot osobisty lub bagaż podręczny w kabinie statku powietrznego, obsługujący przewoźnicy lotniczy będący stronami umowy ustalają z wyprzedzeniem, która strona jest odpowiedzialna za obsługę późniejszych wniosków. Wyznaczony odpowiedzialny przewoźnik lotniczy automatycznie informuje pasażerów po zakończeniu procesu rezerwacji o procedurze zwrotu pozostawionych przedmiotów osobistych lub bagażu podręcznego. Informacje te przekazuje się w jasny i wyczerpujący sposób oraz obejmują one elektroniczne dane kontaktowe, obowiązujące formularze i wszelkie inne istotne informacje szczegółowe niezbędne pasażerowi do złożenia wniosku."*
**[Popr. 144]**

*13b) dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 11aa*
*Prawo do przeniesienia biletu w przypadku śmierci pasażera lub bliskiego członka rodziny*

1. ***Przeniesienie biletu na inną osobę jest dopuszczalne w przypadku śmierci pasażera lub bliskiego członka rodziny. Pasażer dotknięty stratą lub osoba załatwiająca sprawy po zmarłym pasażerze może wnioskować o przeniesienie biletu po przedstawieniu odpowiedniej dokumentacji na trwałym nośniku.***
2. ***Przewoźnicy lotniczy, operatorzy lub pośrednicy są zobowiązani rozpatrywać takie wnioski na przejrzystych i uczciwych zasadach.***
3. ***Jeżeli taki wniosek zostanie złożony co najmniej 72 godziny przed odlotem oraz po przedstawieniu odpowiedniej dokumentacji na trwałym nośniku, uznaje się go w każdym przypadku za uzasadniony i nie może on wiązać się z żadnymi dodatkowymi opłatami.***

4. ***Jeżeli taki wniosek zostanie złożony w ciągu 72 godzin przed planowanym odlotem oraz po przedstawieniu odpowiedniej dokumentacji na trwałym nośniku, przewoźnik lotniczy lub pośrednik informuje wnioskodawcę o wszelkich ewentualnych kosztach, jakie mogą powstać. Koszty te muszą być uzasadnione i nie mogą przekraczać faktycznych wydatków poniesionych przez przewoźnika lub pośrednika z tytułu przeniesienia biletu.";"*** **[Popr. 145]**

***13c) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 11b***
***Odprawa***

1. ***Pasażerowie mają prawo do odprawy przez internet lub w porcie lotniczym bez ponoszenia żadnych dodatkowych opłat. W tym celu przewoźnicy lotniczy mogą zapewnić stacje odprawy samoobsługowej w porcie lotniczym, aby ułatwić proces odprawy.***

***2. Pasażerowie mają prawo wybrać, według własnego uznania, kartę pokładową w formie papierowej lub cyfrowej.”146***

14) art. 12 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 12
Dalsze prawa

1. Niniejsze rozporządzenie nie wpływa na prawa pasażerów przyznane na podstawie innych aktów prawnych, w tym dyrektywy (UE) 2015/2302, o ile niniejszy artykuł nie stanowi inaczej.

   Odszkodowanie przyznane na podstawie art. 7 lub art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia odlicza się od odszkodowania lub obniżki ceny przyznanych na podstawie innych aktów prawnych, takich jak dyrektywa (UE) 2015/2302, jeżeli prawa, w odniesieniu do których przyznano odszkodowanie lub obniżkę ceny chronią te same interesy lub mają ten sam cel. Podobnie, odszkodowanie lub obniżkę ceny przyznane na podstawie innych aktów prawnych, takich jak dyrektywa (UE) 2015/2302, odlicza się od odszkodowania przyznanego na podstawie art. 7 lub art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, jeżeli prawa, w odniesieniu do których przyznano odszkodowanie lub obniżkę ceny chronią te same interesy lub mają ten sam cel.

Niezależnie od prawa organizatora imprezy turystycznej do dochodzenia roszczeń lub zwrotu kosztów zgodnie z art. 22 dyrektywy (UE) 2015/2302, bez uszczerbku dla art. 13 niniejszego rozporządzenia oraz na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 1 lit. a), jeżeli lot jest częścią umowy o udział w imprezie turystycznej zdefiniowanej w art. 3 ust. 3 dyrektywy (UE) 2015/2302, pasażerowie nie mają prawa do zwrotu należności na podstawie niniejszego rozporządzenia, w zakresie, w jakim odpowiednie prawo wynika z dyrektywy (UE) 2015/2302.

2. Bez uszczerbku dla odpowiednich zasad i przepisów prawa krajowego, w tym orzecznictwa, ust. 1 nie stosuje się do ochotników na warunkach określonych w art. 4 ust. 2.

3. W przypadku gdy pasażer otrzymał już odszkodowanie lub zwrot należności na podstawie prawodawstwa państwa trzeciego, kwotę tego odszkodowania lub zwrotu należności odlicza się od kwoty odszkodowania lub zwrotu należności przyznanego na podstawie niniejszego rozporządzenia.;”

*14a) dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 12a*
*Korekta błędów w pisowni*

*1. Przewoźnik wykonujący lot, po otrzymaniu wniosku złożonego nie później niż 48 godzin przed planowaną godziną odlotu, dokonuje korekty błędu w pisowni imienia lub nazwiska pasażera lub aktualizuje dane pasażera w przypadku zmiany administracyjnej. Taka korekta lub aktualizacja dokonywana jest bezpłatnie co najmniej jeden raz.*

*2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, może złożyć:*

*a) pasażer – w odniesieniu do jego własnych danych lub danych innego pasażera, którego bilet stanowi część tego samego kontraktu przewozu lotniczego co bilet pasażera składającego wniosek;*

*b) pośrednik – w odniesieniu do danych pasażera, dla którego pośrednik dokonał rezerwacji.*

***Jakakolwiek korekta lub aktualizacja dokonana na podstawie ust. 1 nie może stanowić przeniesienia biletu na inną osobę.”;*** **[Popr. 147]**

15) art. 13 otrzymuje brzmienie:

***‘Artykuł 13***

~~**Artykuł 13**~~ **Prawo do dochodzenia roszczeń**

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne obowiązki ciążące na nim na mocy niniejszego rozporządzenia, żadne przepisy niniejszego rozporządzenia ani prawa krajowego nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo tego przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii lub prawem krajowym, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od stron trzecich.~~;~~ ***W szczególności niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania lub odzyskania kosztów od portu lotniczego lub innej strony trzeciej, z którą przewoźnik lotniczy podpisał umowę.’*** **[Popr. 148]**

16) art. 14 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 14

Obowiązki w zakresie informowania pasażerów

1. Obsługujący przewoźnik lotniczy ~~zamieszcza~~***i pośrednik zamieszczają*** na swojej stronie internetowej i w aplikacji mobilnej ***w jasny, dostępny i jednoznaczny sposób*** zawiadomienie informujące o prawach przysługujących na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym ***informacje*** o procedurze rozpatrywania skarg. ***Aby spełnić ten wymóg, przewoźnik lotniczy może wykorzystać streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane i podane do wiadomości publicznej przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii.*** **[Popr. 149]**

2. Oferując bilety na lot lub loty łączące przewoźnicy lotniczy i pośrednicy informują pasażera, przed zakupem ***takich lotów***, o następujących kwestiach:

a) rodzaju oferowanego biletu lub biletów, w szczególności o tym, czy bilet lub bilety są objęte jedną umową transportu lotniczego lub połączeniem odrębnych umów transportu lotniczego;

b) prawach i obowiązkach pasażera, obsługującego przewoźnika lotniczego i pośrednika na podstawie niniejszego rozporządzenia, w załączeniu do umowy transportu lotniczego, w tym zamieszczają informacje na temat procedury zwrotu należności;

***ba) o podstawowych usługach turystycznych i opcjonalnych dopłatach do ceny;***

c) terminie i procedurze, zgodnie z którą pasażer może złożyć wniosek o zmianę imienia lub nazwiska, jak określono w art. 4 ust. 6, bez jakichkolwiek dodatkowych opłat; oraz

d) warunkach umowy transportu lotniczego.

~~Aby spełnić wymóg informacyjny określony w lit. b) akapitu pierwszego przewoźnik lotniczy i pośrednik mogą wykorzystać streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowane i podane do wiadomości publicznej przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii.~~ **[Popr. 150]**

~~3.~~ ~~Pośrednik lub przewoźnik lotniczy, który sprzedaje bilety objęte połączeniem umów transportu lotniczego, informuje pasażera przed zakupem, że bilety są objęte odrębnymi umowami transportu lotniczego oraz że prawa przysługujące na podstawie art. 7, 8 i 9 w odniesieniu do odszkodowania, zwrotu należności, zmiany planu podróży lub pomocy w przypadku utraty kolejnych lotów nie mają zastosowania na podstawie odrębnej umowy transportu lotniczego. Informacje te przekazuje się w jasny sposób przy sprzedaży biletów.~~

~~Przewoźnicy lotniczy i pośrednicy przekazują informacje na podstawie niniejszego ustępu na trwałym nośniku w języku umowy transportu lotniczego oraz w języku używanym na forum międzynarodowym.~~ **[Popr. 151]**

4. Organ zarządzający portem lotniczym ~~zapewnia~~***oraz obsługujący przewoźnik lotniczy zapewniają***, aby w punkcie odpraw pasażerów (w tym na urządzeniach do odprawy samoobsługowej)***, na stronie internetowej*** oraz w punkcie przyjęć pasażerów na pokład był ~~w wyraźny sposób~~ umieszczony ***w sposób wyraźnie widoczny dla pasażerów*** tekst w brzmieniu: »Jeżeli odmówiono przyjęcia Państwa na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony o co najmniej dwie godziny ***przy odlocie lub o ponad trzy godziny przy przylocie do miejsca docelowego***, prosimy zwrócić się do obsługi na stanowisku odpraw lub do obsługi w punkcie przyjęć pasażerów na pokład o pisemne informacje na temat przysługujących Państwu praw, w szczególności w odniesieniu do zwrotu należności lub zmiany planu podróży, pomocy i ewentualnego odszkodowania«. Tekst ten umieszcza się co najmniej w języku lub językach używanych w miejscu, w którym znajduje się port lotniczy, oraz w języku, który jest używany na forum międzynarodowym. ***Organ zarządzający portem lotniczym i obsługujący przewoźnik lotniczy zapewniają również, aby w punktach odprawy, obok tekstu, wyświetlano kod QR lub wszelkie inne środki techniczne umożliwiające dostęp do aplikacji mobilnej Komisji dotyczącej praw pasażerów, zawierającej streszczenie niniejszego rozporządzenia.*** W tym celu organy zarządzające portem lotniczym współpracują z obsługującymi przewoźnikami lotniczymi.~~;~~ **[Popr. 152]**

***4a. W momencie dokonywania rezerwacji obsługujący przewoźnicy przekazują pasażerom informacje na temat procedur rozpatrywania skarg i odpowiednich terminów określonych w art. 15aa. Informacje na temat rozpatrywania skarg są również dostępne na stronach internetowych i w aplikacjach przewoźników lotniczych i pośredników oraz przekazywane w wiadomości elektronicznej, w której powiadamia się pasażerów o wszelkich zdarzeniach, które mogłyby prowadzić do powstania praw zapisanych w niniejszym rozporządzeniu.* [Popr. 153]**

***4b. Przewoźnicy lotniczy organizują w każdym porcie lotniczym, w którym działają, punkty kontaktowe z personelem lub wyznaczoną przez danego przewoźnika lotniczego osobą trzecią odpowiedzialną za udzielanie pasażerom niezbędnych informacji na temat przysługujących im praw, w tym procedur składania skarg, udzielanie im pomocy i natychmiastowe działanie w przypadku odwołania lub opóźnienia lotu, odmowy przyjęcia na pokład lub zagubienia lub opóźnienia bagażu. W godzinach pracy przewoźników lotniczych oraz do momentu, gdy ostatni pasażer opuści ostatni samolot, a także przez czas niezbędny na spokojne zakończenie odprawy paszportowej i celnej, odbiór bagażu rejestrowanego oraz dotarcie do wyznaczonego punktu kontaktowego, punkty te muszą być dostępne w celu udzielania pasażerom pomocy, w szczególności w sprawach zwrotu kosztów, zmiany trasy, ponownej rezerwacji oraz przyjmowania skarg.* [Popr. 154]**

***4c. Na biletach elektronicznych oraz elektronicznych i wydrukowanych wersjach karty pokładowej obsługujący przewoźnik lotniczy podaje pasażerom czytelne i przejrzyste informacje na temat praw pasażerów oraz dane kontaktowe w celu uzyskania pomocy.*** **[Popr. 155]**

***4d. W przypadku zakłócenia podróży, które skutkuje powstaniem praw określonych w niniejszym rozporządzeniu, obsługujący przewoźnik jest zobowiązany jak najszybciej poinformować o tym wszystkich poszkodowanych pasażerów oraz przekazać im informację o zasadach zwrotu kosztów, zmiany trasy, odszkodowania i pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym – w stosownych przypadkach – informacje o ewentualnych ograniczeniach zgodnie z art. 9 ust. 4; obsługujący przewoźnik przekazuje także pasażerowi wstępnie wypełniony wspólny formularz, o którym mowa w art. 15a. Pasażer otrzymuje również pisemną informację z danymi kontaktowymi krajowego organu wykonawczego lub innego organu wyznaczonego na podstawie art. 16.***
**[Popr. 156]**

***4e. Przewoźnicy lotniczy i pośrednicy w stosownych przypadkach przekazują informacje na podstawie niniejszego artykułu na trwałym nośniku w języku umowy transportu lotniczego oraz w języku używanym na forum międzynarodowym.*** **[Popr. 157]**

***4f. Przekazywanie informacji pasażerom i korespondencja z pasażerami na podstawie niniejszego rozporządzenia odbywają się za pomocą środków elektronicznych, jeżeli jest to technicznie możliwe. W przypadku gdy informacje przekazywane są za pomocą takich środków, przewoźnicy lotniczy i pośrednicy zapewniają możliwość przechowywania wszelkiej korespondencji pisemnej, wraz z datą i godziną takiej korespondencji, do wglądu w przyszłości. Na przewoźnikach lotniczych i pośrednikach spoczywa ciężar dowodu w odniesieniu do tego, czy i kiedy przekazali oni pasażerom niezbędne informacje. Wszystkie środki komunikacji muszą umożliwiać pasażerowi szybkie, bezpłatne skontaktowanie się i skuteczną komunikację z przewoźnikami lotniczymi i pośrednikami.*** **[Popr. 158]**

***4g. W przypadku osób niewidomych i słabowidzących, osób z niepełnosprawnością poznawczą lub intelektualną i osób o ograniczonej możliwości poruszania się przepisy niniejszego artykułu wykonuje są za pomocą innych i dostępnych środków.*** **[Popr. 159]**

***4h. Organ zarządzający portem lotniczym zapewnia umieszczenie w miejscach przebywania pasażerów w porcie lotniczym widocznych i czytelnych ogólnych informacji o prawach przysługujących pasażerom. W oparciu o otrzymane informacje zapewnia również, aby pasażerowie obecni w porcie lotniczym byli poinformowani o przyczynach opóźnień i zakłóceń lotu, takich jak odwołanie ich lotu, oraz o prawach przysługujących im w związku z tymi opóźnieniami i zakłóceniami lotu, a także o prawach przysługujących im w przypadku nagłego zaprzestania działalności przez przewoźnika lotniczego, np. w razie niewypłacalności lub cofnięcia koncesji.*** **[Popr. 160]**

***4i.*** ***W razie odwołania lotu lub opóźnienia odlotu, natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej informacji, a w żadnym wypadku nie później niż 30 minut po planowym czasie odlotu, obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażerów o zaistniałej sytuacji, w tym o przyczynie zakłócenia, oraz o przewidywanym czasie odlotu, o ile otrzymał dane kontaktowe pasażera zgodnie z [*rozporządzeniem dotyczącym egzekwowania przepisów], jeżeli bilet zakupiono u pośrednika.*** **[Popr. 161]**

***4j.*** ***Przewoźnicy lotniczy i pośrednicy udzielają dostępnej i skutecznej pomocy telefonicznej wszystkim pasażerom, którzy dokonali rezerwacji lotu; w ramach tej pomocy telefonicznej udziela się informacji oraz oferuje alternatywne rozwiązania w przypadku zakłóceń dotyczących lotu, a koszt takiego połączenia w żadnym razie nie może przekraczać kosztu połączenia lokalnego.*** **[Popr. 162]**

***4k. W przekazywanych pasażerowi informacjach elektronicznych dotyczących odwołania, dużego opóźnienia lub zmiany rozkładu wyraźnie określa się, że pasażer może być uprawniony do odszkodowania lub pomocy na podstawie niniejszego rozporządzenia."*** **[Popr. 163]**

17) dodaje się artykuł w brzmieniu:

'Artykuł 15a

Skarga do przewoźnika lotniczego lub pośrednika

1. Każdy przewoźnik lotniczy i ~~każdy~~ pośrednik ustanawia mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności. ~~Udostępniają oni swoje dane kontaktowe w języku umowy transportu lotniczego oraz w języku używanym na forum międzynarodowym. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być dostępne publicznie, w tym w formacie spełniającym wymogi dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Informują oni również pasażerów w jasny sposób o danych kontaktowych organu lub organów wyznaczonych przez państwa członkowskie na podstawie art. 16 oraz organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów na podstawie art. 16a oraz, w stosownych przypadkach, o ich odpowiednich zakresach odpowiedzialności. Informacje te muszą być dostępne w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym przewoźnik lotniczy i pośrednik prowadzą działalność.~~ **[Popr. 164]**

2. ~~W przypadku gdy~~ Pasażerowie ~~składają~~***mogą wnieść*** skargę ~~z wykorzystaniem mechanizmu, o którym~~***do któregokolwiek przewoźnika lotniczego lub pośrednika w odniesieniu do ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności za pośrednictwem mechanizmów, o których*** mowa w ust. 1~~,~~ ~~taką~~***.*** Skargę ~~składa~~***taką wnosi*** się w terminie ~~sześciu miesięcy od danego zakłócenia. W terminie 30 dni kalendarzowych od złożenia skargi przewoźnik lotniczy lub pośrednik, do którego skierowana jest skarga, udziela uzasadnionej odpowiedzi albo, w należycie uzasadnionych wyjątkowych przypadkach, informuje pasażera, że otrzyma on ostateczną odpowiedź w terminie krótszym niż dwa miesiące od daty złożenia skargi. W przypadku gdy spór nie mógł~~***jednego roku od dnia, w którym lot został lub miał*** zostać ~~rozstrzygnięty, odpowiedź zawiera również odpowiednie dane kontaktowe organu lub organów wyznaczonych na podstawie art~~***wykonany***~~. 16 lub organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów na podstawie art. 16a, w tym adres pocztowy, stronę internetową i adres poczty elektronicznej takiego organu lub organów.~~

**[Popr. 165]**

***2a. Jeżeli przewoźnik lotniczy powołuje się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, udzielając odpowiedzi, informuje pasażera o konkretnych okolicznościach, których wystąpienie doprowadziło do odwołania lub opóźnienia lotu. Przewoźnik lotniczy wykazuje również, że zastosował wszystkie racjonalne środki, aby uniknąć odwołania lub opóźnienia.*** **[Popr. 166]**

***2b. Ciężar dowodu w kwestii udzielenia pasażerom wymaganych informacji spoczywa na przewoźniku lotniczym i pośredniku.*** **[Popr. 167]**

3. ~~Składanie skarg przez pasażerów z wykorzystaniem mechanizmu, o którym mowa w ust. 1, pozostaje bez uszczerbku dla ich prawa do zgłaszania sporów w celu rozstrzygnięcia na drodze pozasądowej zgodnie z art. 16a lub do dochodzenia roszczeń w drodze postępowania sądowego, z zastrzeżeniem terminów przedawnienia zgodnie z prawem krajowym~~***W ciągu siedmiu dni roboczych od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy przekazuje pasażerowi potwierdzenie otrzymania skargi. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania skargi adresat udziela pasażerowi odpowiedzi wraz z uzasadnieniem. Jeżeli adresat nie udzieli takiej odpowiedzi w ciągu dwóch miesięcy, uznaje się, że akceptuje on roszczenia pasażera.*** ~~;~~ **[Popr. 168]**

***3a. W uzasadnionej odpowiedzi adresat informuje również pasażera w jasny sposób o danych kontaktowych organu lub organów wyznaczonych przez państwa członkowskie na podstawie art. 16 oraz organu lub organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów na podstawie art. 16a oraz, w stosownych przypadkach, o ich odpowiednich zakresach odpowiedzialności.*** **[Popr. 169]**

***3b. Jeśli przewoźnik lotniczy powoła się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, powiadamia pasażera w swojej odpowiedzi o konkretnych okolicznościach odwołania lotu lub opóźnienia odlotu. Przewoźnik musi również wykazać, że zastosował wszystkie zasadne środki w celu uniknięcia odwołania lub opóźnienia.*** **[Popr. 170]**

***3c. Ciężar dowodu w kwestii udzielenia pasażerom wymaganych informacji spoczywa na przewoźniku lotniczym i pośredniku.'*** **[Popr. 171]**

18) art. 16 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 16

***Wyznaczenie krajowych organów wykonawczych*** **[Popr. 172]**

1. Każde państwo członkowskie wyznacza ~~krajowy~~ organ ~~wykonawczy lub krajowe~~***lub*** organy ~~wykonawcze~~ odpowiedzialne za egzekwowanie ~~niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do podróży z lub do portów lotniczych znajdujących się na jego terytorium. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z~~***obowiązków określonych w*** niniejszym ~~ustępem~~***rozporządzeniu***. **[Popr. 173]**

2. ~~Krajowy~~***Każdy*** organ ~~wykonawczy ściśle monitoruje spełnianie wymogów niniejszego rozporządzenia oraz podejmuje środki niezbędne do zapewnienia poszanowania praw pasażerów~~***jest niezależny – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – od przewoźników lotniczych, organów zarządzających portami lotniczymi i pośredników lub innych podmiotów gospodarczych***. **[Popr. 174]**

***2a. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz o ich odpowiednich zakresach obowiązków, w tym o wszelkich ich zmianach. Komisja i wyznaczony organ lub wyznaczone organy publikują te informacje na swoich stronach internetowych.*** **[Popr. 175]**

~~3. Pasażerowie mogą zgłaszać zarzuty dotyczące naruszenia niniejszego rozporządzenia krajowemu organowi wykonawczemu. Krajowy organ wykonawczy może prowadzić postępowania wyjaśniające w sprawie zgłoszonych zarzutów dotyczących naruszeń oraz podejmować decyzje o wszczęciu działań egzekucyjnych na podstawie informacji zawartych w tych zgłoszeniach.~~ **[Popr. 176]**

~~4. Sankcje ustanowione przez państwa członkowskie za naruszenia niniejszego rozporządzenia muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności takie sankcje muszą być wystarczające, aby zapewnić przewoźnikom i pośrednikom zachętę finansową do stałego spełniania wymogów niniejszego rozporządzenia.~~ **[Popr. 177]**

~~5.~~ ~~Do dnia … [6 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], a następnie co 5 lat krajowe organy wykonawcze publikują na swoich stronach internetowych sprawozdanie dotyczące ich działalności, działań egzekucyjnych i ich rezultatów, w tym zastosowanych sankcji. Sprawozdania te przedkłada się również Komisji.~~ **[Popr. 178]**

6. Obsługujący przewoźnicy lotniczy i pośrednicy przekazują krajowym organom wykonawczym wymagane dane kontaktowe osoby lub osób, lub organu wyznaczonego do stałego występowania w imieniu tych przewoźników i pośredników w państwie członkowskim, w którym prowadzą oni działalność, a także otrzymywania dokumentów wydanych przez krajowy organ wykonawczy lub krajowe organy wykonawcze, w związku z kwestiami objętymi niniejszym rozporządzeniem. Krajowe organy wykonawcze mogą wymieniać te informacje między sobą w celu egzekwowania niniejszego rozporządzenia.;’

*18a) dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 16 -a*
*Zadania w zakresie egzekwowania przepisów*

1. *Krajowe organy wykonawcze bacznie monitorują zgodność z niniejszym rozporządzeniem oraz wprowadzają środki niezbędne do zagwarantowania, że prawa pasażerów są przestrzegane.*
2. *Krajowe organy wykonawcze mogą zwrócić się do przewoźników lotniczych, organów zarządzających portami lotniczymi i pośredników o dostarczenie dokumentów i informacji, które są istotne do wykonywania ich funkcji, o których mowa w ust. 1. Takie dokumenty i informacje dostarcza się w terminie miesiąca od otrzymania wniosku, chyba że krajowy organ wykonawczy określił inaczej.*
3. *Wykonując swoje funkcje, krajowe organy wykonawcze w stosownych przypadkach uwzględniają informacje przekazane im przez inny organ wyznaczony do rozpatrywania skarg, o którym mowa w art. 16b ust. 2.*

4. ***Działania monitorujące mogą być prowadzone wspólnie przez krajowe organy wykonawcze w przypadku przewozów lotniczych między co najmniej dwoma państwami członkowskimi.***

5. ***Państwa członkowskie dbają o to, aby ich krajowe organy wykonawcze dysponowały wystarczającymi uprawnieniami do podejmowania działań w zakresie egzekwowania.***

6. ***Jeżeli przewoźnik lotniczy powołuje się na nadzwyczajne okoliczności jako uzasadnienie odmowy wypłaty odszkodowania na mocy niniejszego rozporządzenia, uzasadnia swoje stanowisko w ciągu 48 godzin, przedstawiając krajowym organom wykonawczym odpowiednie dowody zaistnienia tych okoliczności i związanych z nimi problemów technicznych. Ponadto przewoźnik lotniczy wykazuje, że zastosowano wszystkie racjonalne środki, aby uniknąć odwołania lub opóźnienia danego lotu.***

7. ***Krajowy organ wykonawczy przekazuje takie informacje organom wyznaczonym do celów alternatywnych metod rozwiązywania sporów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli takie są dostępne.***

8. ***Co dwa lata do 30 czerwca krajowe organy wykonawcze publikują sprawozdania zawierające statystyki dotyczące ich działalności, w tym w stosownych przypadkach sankcji zastosowanych w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych.***

9. ***Na podstawie danych, które przewoźnicy lotniczy, organy zarządzające portami lotniczymi i pośrednicy są zobowiązani przekazywać na temat norm jakości usług określonych w art. 15a, krajowy organ wykonawczy publikuje dane statystyczne dotyczące liczby i charakteru skarg, liczby odwołań lotów, przypadków odmowy przyjęcia na pokład oraz opóźnień wraz z czasem ich trwania, a także dane o utraconym, opóźnionym lub uszkodzonym bagażu.***

*10. Przewoźnicy lotniczy i pośrednicy przekazują swoje dane kontaktowe krajowemu organowi wykonawczemu lub krajowym organom wykonawczym w państwach członkowskich, w których prowadzą działalność.";*
**[Popr. 179]**

*18b) dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 16 -aa*
*Rozpatrywanie skarg przez krajowe organy wykonawcze oraz inne organy*

*1. Bez uszczerbku dla przysługujących konsumentom praw do korzystania z alternatywnych mechanizmów dochodzenia roszczeń na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE[1a] po negatywnym rozpatrzeniu skargi złożonej do przewoźnika lotniczego lub pośrednika na podstawie art. 13a pasażer może złożyć skargę do krajowego organu wykonawczego lub innego organu wyznaczonego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu nie później niż jeden rok od otrzymania informacji o odrzuceniu pierwotnej skargi przez przewoźnika lotniczego lub pośrednika.*

2. ***Każdy pasażer może wnieść do krajowego organu wykonawczego albo do innego organu wyznaczonego w tym celu przez państwo członkowskie skargę w sprawie zarzucanego naruszenia niniejszego rozporządzenia, które miało miejsce w porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego lub dotyczyło lotu z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do takiego portu lotniczego.***

3. ***Krajowy organ wykonawczy lub inny organ wyznaczony na mocy ust. 2 potwierdza otrzymanie skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące od dnia utworzenia akt skargi. Procedura rozpatrywania skarg jest dostępna w formacie przystępnym dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.***

4. ***Jeżeli skarga dotyczy zarzucanych naruszeń popełnionych przez organ zarządzający portem lotniczym, skargę tę rozpatruje krajowy organ wykonawczy lub inny organ wyznaczony na podstawie ust. 2 państwa członkowskiego, na którego terytorium zdarzenie miało miejsce.***

5. ***Krajowe organy wykonawcze lub każdy inny organ wyznaczony na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu mogą rozpatrywać indywidualne skargi pasażerów i uzyskują co najmniej minimalne uprawnienia dochodzeniowe i uprawnienia do egzekwowania prawa określone w art. 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2394[1b].***

6. ***Decyzje krajowych organów wykonawczych lub innego organu wyznaczonego na podstawie ust. 2 są wiążące dla obu stron i wykonalne bez uszczerbku dla prawa stron do dostępu do systemu sądowego.” ’***

---

[1a] ***Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywa w sprawie ADR w sporach konsumenckich) (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2394 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).”*** **[Popr. 180]**

***18c) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 16 -ab***

1. ***Jeżeli na podstawie art. 16 i 16b niniejszego rozporządzenia państwo członkowskie wyznaczyło różne organy, organy te zapewniają wzajemną wymianę odpowiednich informacji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, aby pomóc krajowemu organowi wykonawczemu w wykonywaniu powierzonych mu zadań w zakresie nadzoru i egzekwowania przepisów, a także po to, aby organ rozpatrujący skargi wyznaczony na podstawie art. 16b mógł zbierać informacje niezbędne do rozpatrzenia indywidualnych skarg.***
2. ***Do celów koordynacji transgranicznej krajowe organy wykonawcze poszczególnych państw członkowskich wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy oraz zasad podejmowania decyzji i praktyk w tym zakresie. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.”***
   **[Popr. 181]**

***18d) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 16 -ac***
***Inspekcje krajowych organów wykonawczych***

1. ***Komisja może przeprowadzać inspekcje krajowych organów wykonawczych, aby monitorować stosowanie rozporządzenia przez państwa członkowskie oraz wydawać zalecenia mające na celu poprawę egzekwowania jego przepisów.***
2. ***Komisja powiadamia o inspekcji zainteresowane państwo członkowskie z odpowiednim wyprzedzeniem.***
3. ***Sprawozdanie z inspekcji Komisji jest przekazywane krajowemu organowi wykonawczemu danego państwa członkowskiego, który w swojej odpowiedzi określa środki wprowadzone w celu usunięcia stwierdzonych niezgodności i uwzględnienia zaleceń.***
4. ***Sprawozdanie wraz z odpowiedzią krajowego organu wykonawczego jest następnie w stosownych przypadkach przekazywane krajowym organom wykonawczym w innych państwach członkowskich.”*** **[Popr. 182]**

***18e) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 16 -ad***
***Kary***

1. ***Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie powiadamiają ją o późniejszych zmianach ich dotyczących.***
2. ***W ramach współpracy, o której mowa w art. 16c, krajowy organ wykonawczy, który jest właściwy do celów art. 16b ust. 4 lub 5, bada – na wniosek krajowego organu wykonawczego rozpatrującego daną skargę – naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia stwierdzone przez ten organ oraz, w razie potrzeby, nakłada kary.”* **[Popr. 183]**

*18f) dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 16 -ae*

*Współpraca między państwami członkowskimi a Komisją*

1. *Państwa członkowskie regularnie przesyłają odpowiednie informacje dotyczące stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia Komisji, która udostępnia te informacje w formie elektronicznej pozostałym państwom członkowskim.*
2. *Na wniosek Komisji krajowe organy wykonawcze badają konkretne praktyki, w przypadku których podejrzewa się, że ma miejsce nieprzestrzeganie określonych w niniejszym rozporządzeniu obowiązków przez jednego lub kilku przewoźników lotniczych, jeden lub kilka organów zarządzających portami lotniczymi, oraz przekazują Komisji swoje ustalenia w terminie czterech miesięcy od złożenia wniosku.*
3. *Komisja wspiera dialog i promuje współpracę pomiędzy państwami członkowskimi w sprawie wykładni krajowej i stosowania niniejszego rozporządzenia za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 16a [rozporządzenia dotyczącego egzekwowania].*

***4. Na wniosek państwa członkowskiego, krajowego organu wykonawczego lub z własnej inicjatywy Komisja bada przypadki występowania różnic w stosowaniu i egzekwowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia.***

***5. W stosownych przypadkach Komisja może przyjąć wytyczne w celu wspierania wspólnego stosowania niniejszego rozporządzenia.”*** **[Popr. 184]**

19) dodaje się artykuł w brzmieniu:

‘Artykuł 16a

Pozasądowe rozstrzyganie sporów

Państwa członkowskie zapewniają pasażerom lotniczym możliwość zgłaszania indywidualnych sporów, w następstwie skarg lub wniosków na podstawie niniejszego rozporządzenia, organowi lub organom odpowiedzialnym za pozasądowe rozstrzyganie sporów. Państwa członkowskie informują Komisję o organie odpowiedzialnym lub organach odpowiedzialnych za rozpatrywanie sporów na podstawie niniejszego artykułu. ~~Państwa członkowskie mogą zadecydować o stosowaniu~~***Udział przewoźników lotniczych i pośredników objętych zakresem*** niniejszego ~~artykułu do~~***rozporządzenia w postępowaniach w ramach alternatywnych metod rozwiązywania*** sporów ~~między przewoźnikami lotniczymi lub pośrednikami, z jednej strony, a wyłącznie konsumentami, z drugiej strony~~***jest obowiązkowy, a decyzje podjęte w ramach tych postępowań są wiążące, bez uszczerbku dla prawa stron do dostępu do systemu sądowego***.~~;~~’ **[Popr. 185]**

***19a) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 16aa***
***Dokumenty dotyczące zgodności***

1. ***Do dnia [1 stycznia xxxx r.] unijni przewoźnicy lotniczy przygotują i przedłożą krajowemu organowi wykonawczemu państwa członkowskiego, które wydało im koncesję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, oraz Komisji dokument, który w sposób zasadnie szczegółowy wykazuje, że ich procedury działania są wystarczające do zapewnienia konsekwentnego przestrzegania przez nich wszystkich odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.***

2. ***Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające minimalną treść takich dokumentów dotyczących zgodności. Minimalna treść obejmie co najmniej plany awaryjne na wypadek poważnych zakłóceń, wskazanie osób odpowiedzialnych za udzielenie pomocy i inne prawa, praktyczne zasady i procedury rozpatrywania skarg oraz udzielania pomocy i zapewniania odszkodowania, a także procedury i szablony służące do komunikacji z pasażerami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 16c ust. 2.***

3. *. Inni przewoźnicy świadczący usługi z unijnego portu lotniczego przedkładają dokument dotyczący zgodności krajowym organom wykonawczym wszystkich państw członkowskich, w których prowadzą działalność, oraz Komisji.*

4. *Począwszy od dnia [1 stycznia xxxx r.] przewoźnicy lotniczy co trzy lata weryfikują swoje dokumenty dotyczące zgodności i przedkładają zaktualizowane wersje właściwym krajowym organom wykonawczym i Komisji.*

5. *Krajowy organ wykonawczy bierze pod uwagę dokumenty dotyczące zgodności przedłożone przez przewoźników lotniczych, w miarę możliwości sprawdzając wiarygodność dokumentów dotyczących zgodności na podstawie informacji zawartych w skargach.”* **[Popr. 186]**

*19b) dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 16ab*
*Wykonywanie przekazanych uprawnień*

1. *Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.*

2. ***Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6c i art. 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.***

3. ***Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6c i art. 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.***

***4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.***

***5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.***

***6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6c i art. 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady."***
**[Popr. 187]**

***19c) dodaje się artykuł w brzmieniu:***

***„Artykuł 16ac***
***Procedura komitetowa***

***1. Komisję wspomaga Komitet ds. Praw Pasażerów, w którego skład wchodzi po dwóch przedstawicieli każdego z państw członkowskich, przy czym co najmniej jeden z nich reprezentuje krajowy organ wykonawczy. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.***

***2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”*** **[Popr. 188]**

20) art. 17 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 17
Przegląd i sprawozdawczość

~~1. Do dnia … [5 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], a następnie co 3 lata Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykazu nadzwyczajnych okoliczności określonego w załączniku, w świetle zdarzeń mających wpływ na terminowe i skuteczne wykonywanie lotów, które miały miejsce w ciągu 2 lat poprzedzających każde sprawozdanie.~~

~~W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.~~ **[Popr. 189]**

2. Do dnia … [5 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], a następnie co 5 lat, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania, egzekwowania i rezultatów niniejszego rozporządzenia. Komisja przedstawia w nim informacje dotyczące wzmocnionej ochrony pasażerów lotniczych lotów do państw trzecich i z państw trzecich obsługiwanych przez przewoźników z państw trzecich.

   ~~Sprawozdanie to zawiera również przegląd kwot określonych w art. 7 ust. 1 oraz wartości procentowych określonych w art. 10 ust. 2, z uwzględnieniem między innymi zmian taryf lotniczych, stopy inflacji i statystyk dotyczących odmowy przyjęcia na pokład, odwołań, opóźnień i utraconych lotów łączących, które można przypisać przewoźnikom lotniczym, a także statystyk dotyczących umieszczania w klasie niższej, w okresie poprzedzających 5 lat.~~ **[Popr. 190]**

W sprawozdaniu złożonym do dnia … [5 lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] zgodnie z akapitem pierwszym Komisja oceni również:

a) ~~konieczność i wykonalność zmiany zakresu niniejszego rozporządzenia w celu dalszej poprawy ochrony pasażerów oraz równych warunków działania dla unijnych przewoźników lotniczych i przewoźników lotniczych z państw trzecich, a także aspektów związanych z jakością sieci połączeń; w szczególności Komisja oceni ryzyko konfliktu jurysdykcji i trudności związanych z egzekwowaniem przepisów oraz przedstawi zalecenia dotyczące sposobów ograniczenia tego ryzyka i zaradzenia tym trudnościom;~~ **[Popr. 191]**

b) ~~konieczność dostosowania progów określonych w art. 7 ust. 2 na podstawie danych statystycznych dotyczących ewolucji opóźnień i odwołań podczas 5 lat poprzedzających ocenę Komisji i z każdego roku od dnia … [2 lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego];~~ **[Popr. 192]**

c) wykonalność dalszej automatyzacji wniosków o odszkodowanie i płatności z tytułu opóźnień.

W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.;”;

21) tekst załącznika I do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik do rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

*Artykuł 2*

W rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

‘b) »unijny przewoźnik lotniczy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez państwo członkowskie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008*;

_____

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).;’

b) dodaje się litery w brzmieniu:

‘h) »sprzęt służący do poruszania się« oznacza każdy sprzęt przeznaczony do wspomagania sprawności ruchowej osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się w rozumieniu art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady [*];

i) »certyfikowany pies asystujący« oznacza psa specjalnie przeszkolonego do zwiększania samodzielności i niezależności osób z niepełnosprawnościami, mającego urzędowy certyfikat zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi, jeżeli takie przepisy istnieją;

j) »format spełniający wymogi dostępności« oznacza format, który daje osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dostęp do wszelkich istotnych informacji, w tym poprzez umożliwienie takiej osobie dostępu tak łatwego i wygodnego jak ten, z którego korzysta osoba bez upośledzenia lub niepełnosprawności, i który spełnia wymogi dostępności określone zgodnie z mającym zastosowanie prawodawstwem, w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882[**];

k) »pośrednik« oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, inną niż przewoźnik, która działa – w związku ze swoją działalnością handlową, gospodarczą lub zawodową – w imieniu przewoźnika lub pasażera w celu zawarcia umowy transportu;

l) »przedmiot osobisty« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu~~, stanowiącą konieczny aspekt przewozu pasażerów~~, spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa, o maksymalnych wymiarach 40x30x15 cm albo mieszczącą się pod siedzeniem przed siedzeniem, na którym siedzi pasażer; **[Popr. 193]**

m) »bagaż podręczny« oznacza sztukę nieodprawionego bagażu niebędącą przedmiotem osobistym i spełniającą wymogi ochrony i bezpieczeństwa.

---

* Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).;’

2) art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

‘Odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega wszystkim postanowieniom Konwencji montrealskiej dotyczącym takiej odpowiedzialności. Obejmuje to odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do opóźnień w przewozie pasażera lub bagażu.;’

3) ~~uchyla się~~ art. 3 ust. 2~~;~~ ***otrzymuje brzmienie:***

***„2. We wszystkich portach lotniczych na terytorium Unii unijny przewoźnik lotniczy i obsługa naziemna działająca w jego imieniu świadczą usługę zapewniającą pasażerom formularze skargi, które umożliwiają im natychmiastowe złożenie takiej skargi dotyczącej uszkodzonego lub opóźnionego bagażu bezpośrednio po przylocie. Podobnie unijny przewoźnik lotniczy zapewnia pasażerom łatwy i przyjazny dla użytkownika dostęp do formularza skargi, o którym mowa w niniejszym ustępie, za pomocą kodów QR. Takie kody QR są przekazywane i wyświetlane w jasny i widoczny sposób, w tym na stanowiskach odprawy, punktach obsługi w portach lotniczych, punktach przyjęć pasażerów na pokład oraz na stronie internetowej przewoźnika lotniczego lub równoważnej platformie internetowej, tak aby pasażerowie mogli szybko i bez zbędnych trudności uzyskać dostęp do formularza skargi. Formularz skargi, który może przyjąć postać formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR), przyjmowany jest jako skarga przez przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym zgodnie z art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej. Ta możliwość pozostaje bez wpływu na prawo pasażera do złożenia skargi inną drogą w terminie przewidzianym w konwencji montrealskiej.***
**[Popr. 194]**

***2a. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu ustalenia ujednoliconego formularza skargi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą/sprawdzającą, o której mowa w art. 6f ust. 2.”*** **[Popr. 195]**

4) art. 3a otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 3a

Dodatkową opłatę, której zgodnie z art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej oraz bez uszczerbku dla art. 6a może zażądać unijny przewoźnik lotniczy, gdy pasażer składa specjalną deklarację interesu w dostawie bagażu do miejsca docelowego, ustala się według stawki, która odzwierciedla koszty dodatkowe w związku z transportem i ubezpieczeniem bagażu o wartości przewyższającej limit odpowiedzialności. Stawki te udostępnia się pasażerom na wniosek.;’

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 5

1. W przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera unijny przewoźnik lotniczy niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż w terminie piętnastu dni po zidentyfikowaniu osoby fizycznej uprawnionej do otrzymania odszkodowania, dokonuje wypłaty zaliczki w takiej wysokości, jaka może być wymagana w celu pokrycia najpilniejszych potrzeb ekonomicznych, proporcjonalnie do doznanych trudności.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1 zaliczka w przypadku śmierci pasażerów nie może być niższa niż 16 %, na jednego pasażera, minimalnej kwoty odpowiedzialności określonej na podstawie art. 21 ust. 1 Konwencji montrealskiej oraz przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej.

3. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i zaliczka może zostać potrącona z wszelkich kolejnych kwot wypłacanych w związku z odpowiedzialnością ponoszoną przez unijnego przewoźnika lotniczego, ale nie podlega zwrotowi, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w art. 20 Konwencji montrealskiej lub w przypadku gdy osoba, która otrzymała tę zaliczkę, okaże się osobą nieuprawnioną do odszkodowania;

***3a. W przypadku utraty, opóźnienia w przewozie lub uszkodzenia bagażu przewoźnicy lotniczy w pierwszej kolejności zapewniają odszkodowanie pasażerom, z którymi zawarli umowę, a następnie mogą oni wystąpić o odszkodowanie od portów lotniczych lub usługodawców za szkodę, za którą przewoźnicy ci nie odpowiadają.'***
**[Popr. 196]**

6) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

‘1. Wszyscy przewoźnicy lotniczy, przy sprzedaży przewozów lotniczych w Unii, ***przekazują pasażerom w jasny i przystępny sposób kompleksowe informacje o obowiązujących procedurach, które należy zastosować w przypadku utraty, opóźnienia w przewozie lub uszkodzenia bagażu. Przewoźnicy lotniczy*** zapewniają, aby streszczenie najważniejszych przepisów regulujących odpowiedzialność w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu, w tym określenie terminu wszczęcia postępowania w sprawie odszkodowania oraz informacja o możliwości dokonania specjalnej deklaracji w odniesieniu do bagażu, zostały udostępnione pasażerom we wszystkich punktach sprzedaży, łącznie ze sprzedażą ~~za pośrednictwem telefonu lub internetu~~***przez telefon i internet***. Aby spełnić ten wymóg informacyjny, unijni przewoźnicy lotniczy korzystają z ogłoszenia zawartego w załączniku. Takie streszczenie lub ogłoszenie nie mogą być wykorzystane jako podstawa roszczenia o wypłatę odszkodowania ani do interpretowania przepisów niniejszego rozporządzenia lub postanowień konwencji montrealskiej.’ **[Popr. 197]**

***aa) dodaje się ustęp w brzmieniu:***

***„1a. Przewoźnicy lotniczy, przy sprzedaży przewozów lotniczych w Unii, zapewniają, aby streszczenie najważniejszych przepisów regulujących odpowiedzialność w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu, w tym określenie terminu wszczęcia postępowania w sprawie odszkodowania oraz informacja o możliwości złożenia specjalnej deklaracji w odniesieniu do bagażu, zostały udostępnione pasażerom we wszystkich punktach sprzedaży, łącznie ze sprzedażą przez telefon i internet. Aby spełnić ten wymóg informacyjny, unijni przewoźnicy lotniczy korzystają z ogłoszenia zawartego w załączniku. Takie streszczenie lub ogłoszenie nie może być wykorzystane jako podstawa roszczenia o wypłatę odszkodowania ani do interpretowania przepisów niniejszego rozporządzenia lub postanowień konwencji montrealskiej. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 6d, aby dostosować kwoty podane w załączniku, z wyjątkiem kwoty, o której mowa w art. 5 ust. 2, w świetle decyzji Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.”* **[Popr. 198]**

b) w ust. 2 dodaje się tiret w brzmieniu:

‘– prawa do bezpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu dotyczącej wartości sprzętu służącego do poruszania się, w przypadku gdy pasażer jest osobą z niepełnosprawnościami lub osobą o ograniczonej możliwości poruszania się.;’

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie

‘3. W przypadku gdy całość przewozu zapewniają unijni przewoźnicy lotniczy, limitami wskazanymi zgodnie z wymogami informacyjnymi określonymi w ust. 1 i 2 są limity ustalone w niniejszym rozporządzeniu, chyba że unijny przewoźnik lotniczy dobrowolnie stosuje wyższe limity. W przypadku gdy całość przewozu zapewniają przewoźnicy lotniczy z państw trzecich, ust. 1 i 2 stosuje się jedynie do przewozów do Unii, z Unii lub w obrębie jej terytorium.;’

d) dodaje się ustępy w brzmieniu:

‘4. Wszyscy przewoźnicy lotniczy udostępniają w swoich aplikacjach mobilnych oraz na swoich stronach internetowych formularz umożliwiający pasażerowi natychmiastowe złożenie skargi, online lub na papierze, dotyczącej uszkodzonego, opóźnionego lub utraconego bagażu. Datę złożenia formularza przewoźnik lotniczy uznaje za datę wniesienia skargi zgodnie z art. 31 ust. 2 i 3 Konwencji montrealskiej, nawet jeżeli przewoźnik lotniczy zwróci się w późniejszym terminie o dodatkowe informacje. Niniejszy ustęp pozostaje bez wpływu na prawo pasażera do złożenia skargi inną drogą w terminie określonym przez Konwencję montrealską.

5. Wszystkie informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu oraz formularze skarg udostępniane są w formacie spełniającym wymogi dostępności, a także udostępniane są osobom niekorzystającym z narzędzi cyfrowych.

6. Wszystkie obowiązki informacyjne na podstawie niniejszego artykułu mają również zastosowanie do pośredników, przy sprzedaży przewozów lotniczych do Unii, z Unii i w obrębie jej terytorium.;’

7) dodaje się artykuły w brzmieniu:

‘Artykuł 6a

1. Przy każdym przewozie odprawionego sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanych psów asystujących unijny przewoźnik lotniczy ***informuje pasażerów o przysługujących im prawach i*** zapewnia, aby każdej osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zaoferowano możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia, w formacie spełniającym wymogi dostępności, na podstawie art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, w momencie dokonywania rezerwacji, w tym samym czasie co zgłoszenie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, a najpóźniej w momencie przekazania sprzętu przewoźnikowi lotniczemu, a w przypadku certyfikowanego psa asystującego – przy wejściu na pokład. W takim przypadku unijny przewoźnik lotniczy nie może nakładać na zainteresowanych pasażerów dodatkowej opłaty. ***Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór formularza stosowanego do złożenia takiej deklaracji interesu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. [6f ust. 2].*** W przypadku gdy sprzęt został zniszczony, utracony, uszkodzony lub opóźniony w przewozie, lub w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała certyfikowanego psa asystującego, unijny przewoźnik lotniczy może wymagać od osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się – w celu pokrycia kwoty określonej w specjalnej deklaracji interesu – przedstawienia dowodu kosztów zastąpienia, w tym tymczasowego zamiennika, sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanego psa asystującego. **[Popr. 199]**

Przy sprzedaży przewozów lotniczych w imieniu unijnego przewoźnika lotniczego, pośrednicy ***informują pasażerów o przysługujących im prawach i*** oferują zainteresowanym pasażerom możliwość złożenia, w formacie spełniającym wymogi dostępności, specjalnej deklaracji interesu na podstawie art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej, w momencie dokonywania rezerwacji i w tym samym czasie co zgłoszenie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006. Tę specjalną deklarację interesu składa się na tych samych warunkach co warunki określone w akapicie pierwszym. Pośrednik jak najszybciej przekazuje deklarację unijnemu przewoźnikowi lotniczemu. **[Popr. 200]**

2. W przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie odprawionego sprzętu służącego do poruszania się lub w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała certyfikowanego psa asystującego, unijny przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do zapłaty sumy nieprzekraczającej sumy zadeklarowanej przez pasażera, chyba że udowodni, że suma, której dotyczy roszczenie, jest większa niż rzeczywisty interes danej osoby w dostawie do miejsca przeznaczenia.

3. W przypadku gdy zastosowanie ma ust. 2 oraz bez uszczerbku dla art. 7 i 8 i załącznika I akapit czwarty do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, unijni przewoźnicy lotniczy szybko podejmują wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia natychmiastowo potrzebnego tymczasowego zamiennika odprawionego sprzętu służącego do poruszania się i tymczasowych rozwiązań służących zastąpieniu certyfikowanych psów asystujących. Osobie z niepełnosprawnościami lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na bezpłatne utrzymanie tego tymczasowego zamiennika do czasu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 2, lub do czasu zrekompensowania przez unijnych przewoźników lotniczych osobom prawnym lub fizycznym kosztów potrzebnego tymczasowego zamiennika sprzętu służącego do poruszania się lub certyfikowanego psa asystującego.

4. Wypełnienie obowiązków przewidzianych w ust. 3 nie stanowi uznania odpowiedzialności unijnego przewoźnika lotniczego.

***Artykuł 6aa***

***1. Krajowy organ wykonawczy wyznaczony na podstawie art. 16 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 zapewnia przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia. W tym celu monitoruje:***

***a) warunki umów transportu lotniczego;***

***b) systematyczne oferowanie specjalnej deklaracji interesu w odniesieniu do odprawionego sprzętu służącego do poruszania się, a także odpowiedniej wysokości odszkodowań w przypadku uszkodzeń takiego sprzętu;***

***c) płatności zaliczek, w stosownych przypadkach, zgodnie z art. 5 ust. 1;***

***d) zastosowanie art. 6.***

***2. W celu monitorowania ochrony pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się i pasażerów z niepełnosprawnością w przypadku uszkodzenia ich sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych krajowy organ wykonawczy bada także i uwzględnia informacje o skargach dotyczących sprzętu służącego do poruszania się przedkładanych organom wyznaczonym na podstawie art. 16a rozporządzenia (WE) nr 261/2004.***

***3. Sankcje ustanowione przez państwa członkowskie za naruszenia niniejszego rozporządzenia muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.***

***4. W swoich sprawozdaniach rocznych na podstawie art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 krajowe organy wykonawcze publikują również statystyki dotyczące ich działalności oraz sankcji nakładanych w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.*** **[Popr. 201]**

Artykuł 6b

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, przy sprzedaży przewozów lotniczych do Unii, z Unii lub w obrębie jej terytorium, wszyscy przewoźnicy lotniczy i pośrednicy wyraźnie wskazują, w formacie spełniającym wymogi dostępności, w momencie dokonywania rezerwacji, a także w swoich aplikacjach mobilnych oraz na swojej stronie internetowej, a także, w przypadku przewoźników lotniczych, udostępniają na wniosek w porcie lotniczym (w tym w urządzeniach do odprawy samoobsługowej):

- maksymalny limit bagażu pod kątem wymiaru i masy, który pasażerowie mogą przewieźć w kabinie pasażerskiej, a także w przedziale bagażowym statku powietrznego w ramach taryfy odpowiadającej klasie podróży podczas każdego z lotów objętych rezerwacją danego pasażera,
- wszelkie ograniczenia dotyczące liczby przedmiotów, stosowane w ramach danego maksymalnego limitu bagażu,
- warunki transportu w kabinie pasażerskiej i w przedziale bagażowym statku powietrznego przedmiotów łatwych do uszkodzenia lub cennych, takich jak instrumenty muzyczne, sprzęt sportowy, wózki dziecięce oraz foteliki niemowlęce,
- bez uszczerbku dla ust. 2 – ewentualne dodatkowe opłaty stosowane za przewóz odprawionego i nieodprawionego bagażu, w tym instrumentów muzycznych, o których mowa w art. 6c,

– szczególne powody, które mogą uniemożliwić przewóz w kabinie nieodprawionego bagażu na podstawie ust. 3.

***Opłaty za podstawową usługę podróżną i opłaty dodatkowe muszą być możliwe do jasnego zidentyfikowania i musi istnieć możliwość oddzielnego zakupu usług.***
**[Popr. 202]**

***Jeżeli przed wejściem pasażera na pokład lub przed odlotem bagaż podręczny zostanie przeniesiony z kabiny statku powietrznego do przedziału bagażowego, bagaż ten musi zostać zwrócony pasażerowi w momencie opuszczania przez niego statku powietrznego jako bagaż podręczny.***
**[Popr. 203]**

2. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 przewoźnicy lotniczy zezwalają pasażerom na przewóz ~~przedmiotów osobistych~~***przedmiotu osobistego i bagażu podręcznego, jeżeli suma jego wymiarów nie przekracza 100 cm (suma długości, szerokości i wysokości),*** w kabinie ***i*** bez dodatkowych kosztów ***zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 261/2004***. ***Limity dotyczące bagażu podręcznego mogą być wyrażone jako maksymalne wymiary lub maksymalny ciężar całego bagażu podręcznego dozwolonego na jednego pasażera, bądź z uwzględnieniem obu tych wielkości, lecz bez ograniczenia do określonej liczby wnoszonych sztuk.***
**[Popr. 204]**

3. W przypadku gdy szczególne względy, takie jak względy bezpieczeństwa, pojemność lub zmiana typu statku powietrznego, do której doszło po dokonaniu rezerwacji, wykluczają przewóz w kabinie przedmiotów osobistych, o których mowa w ust. 2, lub bagażu podręcznego, przewoźnik lotniczy może przewieźć taki nieodprawiony bagaż w przedziale bagażowym statku powietrznego, bez dalszych kosztów dla pasażera.

4. Ust. 2 i 3 stosuje się do wszystkich przewoźników lotniczych odlatujących z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty, oraz do wszystkich ~~unijnych~~ przewoźników lotniczych przylatujących na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie Traktaty. **[Popr. 205]**

5. Niniejszy artykuł nie ma wpływu na ograniczenia dotyczące nieodprawionego bagażu ustanowione przez przepisy unijne, takie jak przepisy określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008* i rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998**, oraz przez międzynarodowe przepisy w zakresie ochrony i bezpieczeństwa.

Artykuł 6c

1. Unijny przewoźnik lotniczy zezwala pasażerowi na przewóz instrumentu muzycznego w kabinie pasażerskiej statku powietrznego z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa i specyfikacji technicznych oraz ograniczeń technicznych dotyczących danego statku powietrznego. Instrumenty muzyczne przyjmuje się do przewozu w kabinie statku powietrznego pod warunkiem, że można je umieścić bezpiecznie w odpowiednim schowku bagażowym w kabinie lub pod odpowiednim siedzeniem pasażera. ~~Przewoźnik lotniczy może przewidzieć, że~~***Dopuszczony do przewozu w kabinie statku powietrznego*** instrument muzyczny stanowi część limitu ~~nieodprawionego~~ bagażu ***podręcznego*** pasażera ~~i nie będzie~~***. Przewoźnik lotniczy może przewidzieć dodatkowe opłaty na bagaż podręczny*** przewożony oprócz tego limitu. **[Popr. 206]**

2. ~~Z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów w zakresie ochrony i bezpieczeństwa,~~ W przypadku gdy instrument muzyczny jest zbyt duży, aby można go było bezpiecznie umieścić w odpowiednim schowku bagażowym w kabinie lub pod odpowiednim siedzeniem pasażera, przewoźnik lotniczy może wymagać uiszczenia drugiej opłaty za przelot, w przypadku gdy takie instrumenty muzyczne przewożone są jako ~~nieodprawiony~~ bagaż ***podręczny*** na drugim siedzeniu. ~~Ponadto pasażerowie mogą być zobowiązani do wyboru i zakupu sąsiednich miejsc zarówno dla pasażera, jak i dla instrumentu muzycznego, przy czym jedno z tych miejsc jest zawsze miejscem przy oknie przeznaczonym dla instrumentu muzycznego~~***Taka dodatkowa opłata za przelot nie podlega obowiązkowi uiszczenia odpowiedniego podatku od wylotu w danym porcie lotniczym. W przypadku wykupienia drugiego miejsca przewoźnik lotniczy podejmuje rozsądne wysiłki w celu zapewnienia, aby pasażer i instrument muzyczny zajmowali sąsiednie siedzenia***. ~~O ile jest to możliwe oraz na wniosek, instrumenty muzyczne można przewozić w ogrzewanej części przedziału bagażowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego.~~ **[Popr. 207]**

*2a. W miarę dostępności miejsca i na odnośną prośbę instrumenty muzyczne przewozi się w ogrzewanej części przedziału bagażowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego. Przewoźnicy lotniczy zapewniają specjalne etykiety umieszczane w widoczny sposób na instrumentach muzycznych, aby zapewnić obchodzenie się z nimi z należytą ostrożnością. Jedynie instrumenty, które są należycie zapakowane w sztywny pokrowiec lub futerał przeznaczony specjalnie do przewozu takich przedmiotów, zostają dopuszczone do przewozu w przedziale bagażowym statku powietrznego.* **[Popr. 208]**

*2b. Przewoźnik lotniczy jasno określa podczas procesu rezerwacji oraz w warunkach świadczenia usług sposób przewożenia instrumentów muzycznych, w tym właściwe opłaty i dostępne w danym statku powietrznym możliwości przewożenia instrumentów muzycznych oraz wymiary miejsc przeznaczonych do ich przewozu. W razie konieczności zarezerwowania drugiego miejsca pasażerom przysługuje możliwość zarezerwowania takiego miejsca przez internet.* **[Popr. 209]**

*Artykuł 6b*

*1. Komisję wspomaga Komitet ds. Praw Pasażerów. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.*

*2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.* **[Popr. 210]**

---

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).;”

8) art. 7 otrzymuje brzmienie:

‘Artykuł 7

Do dnia … [~~5 lat~~***trzy lata*** od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia.~~;~~ ***W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.’*** **[Popr. 211]**

9) załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2027/97 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 3*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

~~Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia … [2 lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].~~ **[Popr. 212]**

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w …

| | |
|---|---|
| *W imieniu Parlamentu Europejskiego* | *W imieniu Rady* |
| *Przewodnicząca* | *Przewodniczący /* |
| *Przewodnicząca* | |

**ZAŁĄCZNIK I**

***‘Załącznik***

**~~Niewyczerpujący~~ *Wyczerpujący* wykaz okoliczności, które ~~stanowią~~ *można uznać za* nadzwyczajne okoliczności, ~~oraz okoliczności, które nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności,~~ do celów niniejszego rozporządzenia[Popr. 213]**

1. Za nadzwyczajne ~~uważa się~~***można uznać*** następujące okoliczności: **[Popr. 214]**

   ~~a)~~ ~~okoliczności niezwiązane z eksploatacją statku powietrznego, takie jak:~~ **[Popr. 215]**

   (i) klęski żywiołowe ~~lub katastrofy ekologiczne~~, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu; **[Popr. 216]**

   (ii) warunki meteorologiczne ~~i uszkodzenia~~***zagrażające bezpieczeństwu lotu lub które spowodowały uszkodzenie*** statku powietrznego ~~związane ze zdarzeniami meteorologicznymi, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu (takie jak uderzenie pioruna, grad, burza, silne turbulencje lub silny wiatr)~~***w locie lub na płycie po dopuszczeniu statku do eksploatacji, uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu***; **[Popr.217]**

(iii) wojna***, niepokoje polityczne, akty sabotażu lub terroryzmu uniemożliwiające bezpieczne wykonanie*** ~~lub powstanie, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem~~ lotu; **[Popr. 218]**

(iv) ~~transgraniczne~~ zagrożenia ***dla*** zdrowia ~~wchodzące w zakres stosowania art. 2 ust. 1 lub 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2371[1], które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem~~***lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej, wymuszające przerwanie lub zmianę trasy danego*** lotu; ~~oraz~~ **[Popr. 219]**

(v) ~~kolizje~~***uszkodzenie*** statku powietrznego ~~z ptakiem lub innym ciałem obcym, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu~~***przez ciało obce znajdujące się na pasie startowym portu lotniczego***; **[Popr. 220]**

~~b)~~ ~~incydenty związane z pasażerem, w tym:~~ **[Popr. 221]**

(i) ~~incydenty związane z niewłaściwym zachowaniem~~***zachowanie pasażera zakłócające porządek, które powoduje zboczenie przez dowódcę statku powietrznego z trasy lotu w kierunku portu lotniczego innego niż port lotniczy przylotu w celu usunięcia z pokładu owego pasażera lub*** pasażerów ~~w rozumieniu protokołu montrealskiego z 2014 r., które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu lub opóźniają odlot~~***i wyładunku ich bagaży***; **[Popr. 222]**

~~(ii) zagrożenia dla zdrowia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej (takie jak poważna choroba), stwierdzone na krótko przed odlotem lub wymuszające przerwanie lotu lub zmianę jego trasy;~~ **[Popr. 223]**

~~c)~~ ~~inne incydenty, takie jak:~~ **[Popr. 224]**

~~(i) zagrożenia dla bezpieczeństwa, szkody spowodowane aktami sabotażu lub terroryzmu, lub czyny bezprawne, które są nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;~~ **[Popr. 225]**

(ii) ukryta usterka produkcyjna lub konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, która jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu; **[Popr. 226]**

(iii) ***nieprzewidziane*** ograniczenia dotyczące zarządzania ruchem lotniczym lub przepustowości portu lotniczego, lub ***nieprzewidziane*** zamknięcie przestrzeni powietrznej***, w tym zamknięcie pasów startowych przez władze***; **[Popr. 227]**

~~(iv) częściowe lub całkowite nieplanowane zamknięcie portu lotniczego, w tym ogólna awaria systemu portu lotniczego, przerwa w dostawie energii elektrycznej i przerwanie łączności elektronicznej, lub aktywacja planu reagowania awaryjnego przez organ zarządzający portem lotniczym;~~ **[Popr. 228]**

(v) ~~strajki u~~***nieprzewidziane spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego lub*** podmiotów świadczących podstawowe usługi, takich jak ~~organ zarządzający portem lotniczym,~~***porty lotnicze i*** instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, ~~podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej, lub u obsługującego przewoźnika lotniczego, w przypadku gdy~~***z wyłączeniem strajków personelu linii lotniczych, chyba że*** strajki ~~są związane z żądaniami wykraczającymi poza zakres kompetencji obsługującego przewoźnika~~***te wynikają z żądań, które mogą spełnić wyłącznie organy publiczne***; **[Popr. 229]**

~~(vi) nieoczekiwana nieobecność członka załogi niezbędnego do wykonania lotu, z powodu choroby lub śmierci, gdy ma to miejsce poza bazami macierzystymi obsługującego przewoźnika lotniczego lub z powodu pandemii;~~ **[Popr. 230]**

(vii) ~~uszkodzenie~~***zderzenie*** statku powietrznego ***znajdującego się na stanowisku postojowym ze statkiem powietrznym innej linii lotniczej*** spowodowane ~~przez strony trzecie, gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi, za które przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, i które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu~~***przemieszczaniem się statku powietrznego tej innej linii lotniczej***; **[Popr. 231]**

~~(viii) uszkodzenie opony statku powietrznego spowodowane przez ciało obce, które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu;~~ **[Popr. 232]**

(ix) ~~zanieczyszczenie drogi startowej~~***obecność paliwa na jednym z pasów startowych*** portu lotniczego, ~~które jest nie do pogodzenia z bezpiecznym wykonywaniem lotu~~***która doprowadziła do jego zamknięcia, a w konsekwencji do dużego opóźnienia lotu do lub z tego portu lotniczego, jeżeli paliwo to nie pochodzi ze statku powietrznego przewoźnika obsługującego ten lot***; **[Popr. 233]**

~~(x) nieoczekiwane wady wyposażenia statku powietrznego mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, które nie mieszczą się w dopuszczalnych poziomach eksploatacji określonych w głównym wykazie wyposażenia minimalnego lub minimalnych warunkach eksploatacji wyposażenia ustanowionych w tym wykazie i którym nie można było zaradzić podczas obsługi zapobiegawczej (zgodnie z pkt 2 lit. a)); oraz~~ **[Popr. 234]**

~~(xi) po odlocie – zagrożenia dla zdrowia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej (takie jak poważna choroba) u członka załogi, wymagające przerwania lub zmiany trasy lotu.~~ **[Popr. 235]**

***(xia) zderzenie statku powietrznego z ptakiem oraz uszkodzenia spowodowane takim zderzeniem;*** **[Popr. 236]**

***(xib) brak personelu w porcie lotniczym świadczącego usługi załadunku bagaży;*** **[Popr. 237]**

***(xic) zagęszczenie ruchu w porcie lotniczym spowodowane warunkami meteorologicznymi, skutkujące obowiązkiem opóźnienia lub odwołania lotu przez operatora statku powietrznego;*** **[Popr. 238]**

***(xid) ogólna awaria systemu dostawy paliwa do statków powietrznych, jeżeli port lotniczy rozpoczęcia danego lotu lub pochodzenia danego statku powietrznego jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostaw paliwa do statków powietrznych.*** **[Popr. 239]**

~~2. Następujące okoliczności nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności:~~

~~a) problemy techniczne, które można było rozwiązać podczas obsługi zapobiegawczej zgodnie z przepisami i procedurami unijnymi dotyczącymi zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych;~~

~~b) decyzje operacyjne oraz opóźnione procedury dotyczące załóg, odprawy i wejścia na pokład; oraz~~

~~c) niedostępność członków załogi lotniczej lub personelu pokładowego (chyba że jest spowodowana strajkiem, o którym mowa w pkt 1 lit. c) pkt (v), lub niespodziewaną nieobecnością z powodu choroby lub śmierci, o której mowa w pkt 1 lit. c) pkt (vi)..~~

~~[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2371 z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie poważnych transgranicznych zagrożeń zdrowia oraz uchylenia decyzji nr 1082/2013/UE (Dz.U. L 314 z 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).”~~

**[Popr. 240]**

**ZAŁĄCZNIK II**

***‘Załącznik***

**Ogłoszenie, o którym mowa w art. 6**

OGŁOSZENIE O ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH Z TYTUŁU PRZEWOZU PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

W niniejszym ogłoszeniu streszczono najważniejsze zasady dotyczące odpowiedzialności stosowane przez unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z wymogami prawodawstwa Unii Europejskiej i Konwencji montrealskiej.

ODSZKODOWANIE W PRZYPADKU ŚMIERCI LUB USZKODZENIA CIAŁA

Nie ma finansowych ograniczeń odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci pasażera w wyniku wypadku na pokładzie statku powietrznego lub podczas wchodzenia na pokład lub opuszczania go.

Bez uszczerbku dla art. 20 Konwencji montrealskiej dotyczącego zwolnienia przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności, przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności za szkody do limitu określonego na podstawie art. 21 Konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej). Powyżej tej kwoty przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli dowiedzie, że:

- szkoda nie została spowodowana niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem przewoźnika lotniczego lub jego pracowników lub przedstawicieli, lub
- szkoda została spowodowana wyłącznie niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem strony trzeciej.

WYPŁATY ZALICZEK

Jeżeli pasażer poniósł śmierć lub doznał uszkodzeń ciała, przewoźnik lotniczy musi wypłacić zaliczkę na pokrycie najpilniejszych potrzeb ekonomicznych w terminie 15 dni od zidentyfikowania osoby uprawnionej do odszkodowania. W przypadku śmierci zaliczka ta wypłacana jest w wysokości co najmniej 16 % limitu określonego na podstawie art. 21 Konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej).

## OPÓŹNIENIA W PRZEWOZIE PASAŻERÓW

W przypadku opóźnienia w przewozie pasażerów przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody, chyba że podjął wszystkie racjonalne środki w celu uniknięcia szkody lub nie miał możliwości podjęcia takich środków. Odpowiedzialność za opóźnienie w przewozie pasażerów jest ograniczona do limitu określonego na podstawie art. 22 ust. 1 Konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej).

## OPÓŹNIENIA W PRZEWOZIE BAGAŻU

W przypadku opóźnienia w przewozie bagażu przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody do limitu określonego na podstawie art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej), przy czym limit odszkodowania ma zastosowanie względem każdego pasażera, a nie względem każdej sztuki odprawionego bagażu. Przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli podjął wszystkie racjonalne środki w celu uniknięcia szkody wynikającej z opóźnienia lub nie miał możliwości podjęcia takich środków.

## ZNISZCZENIE, UTRATA LUB USZKODZENIE BAGAŻU

Przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody do limitu określonego na podstawie art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej), przy czym limit odszkodowania ma zastosowanie względem każdego pasażera, a nie względem każdej sztuki bagażu.

W przypadku uszkodzonego lub utraconego odprawionego bagażu przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność, chyba że szkoda wynikła z wady konstrukcyjnej, cechy lub usterki bagażu.

W przypadku nieodprawionego bagażu (bagażu podręcznego), w tym przedmiotów osobistych, przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność tylko wówczas, gdy szkoda wynikła z jego błędu lub błędu jego pracowników lub przedstawicieli.

## PODWYŻSZONY LIMIT ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA BAGAŻ

Pasażer może skorzystać z podwyższonego limitu odpowiedzialności, składając specjalną deklarację nie później niż w trakcie odprawy oraz uiszczając dodatkową opłatę, jeżeli jest wymagana. Ta dodatkowa opłata określana jest według stawki związanej z dodatkowymi kosztami transportu i ubezpieczenia danego bagażu powyżej limitu odpowiedzialności równego limitowi określonemu na podstawie art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej, uaktualnionego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej). Stawkę udostępnia się pasażerom na ich wniosek.

Pasażerom z niepełnosprawnościami i pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się systematycznie oferuje się w momencie dokonywania rezerwacji, w tym samym czasie co zgłoszenie na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, a najpóźniej w momencie przekazania sprzętu przewoźnikowi lotniczemu, a w przypadku certyfikowanego psa asystującego – przy wejściu na pokład, możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu w formacie spełniającym wymogi dostępności w odniesieniu do transportu, bez dodatkowych kosztów, ich sprzętu służącego do poruszania się lub ich certyfikowanego psa asystującego.

ZWOLNIENIE Z ODPOWIEDZIALNOŚCI

Jeżeli przewoźnik dowiedzie, że jakakolwiek szkoda objęta zasadami dotyczącymi odpowiedzialności stosowanymi przez unijnych przewoźników lotniczych zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 2027/97 i Konwencji montrealskiej, w tym śmierć lub uszkodzenie ciała, została spowodowana w całości lub częściowo niedbalstwem lub innym bezprawnym działaniem lub zaniechaniem osoby występującej o odszkodowanie lub osoby, od której ta osoba wywodzi swoje prawa, przewoźnik jest całkowicie lub częściowo zwolniony z odpowiedzialności względem wnioskodawcy w zakresie, w jakim niedbalstwo lub inne bezprawne działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej.

TERMINY ~~WNOSZENIA~~***SKŁADANIA*** SKARG DOTYCZĄCYCH BAGAŻU
**[Popr. 243]**

W przypadku uszkodzenia, opóźnienia, utraty lub zniszczenia bagażu pasażer musi w każdym przypadku jak najszybciej wnieść skargę do przewoźnika lotniczego. Pasażer musi wnieść skargę w terminie 7 dni w przypadku uszkodzenia odprawionego bagażu i w terminie 21 dni w przypadku opóźnienia w przywozie bagażu, przy czym w obu przypadkach termin rozpoczyna bieg w dniu przekazania bagażu do dyspozycji pasażera. W tym zakresie pasażerowie mogą znaleźć na stronach internetowych oraz w aplikacjach online przewoźników lotniczych specjalny formularz, który można składać w formie papierowej lub online. Taki formularz skargi musi zostać przyjęty przez przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym jako skarga. Datę złożenia takiej skargi przewoźnik lotniczy uznaje za datę wniesienia skargi zgodnie z art. 31 ust. 2 i 3 Konwencji montrealskiej, nawet jeżeli przewoźnik lotniczy zwróci się w późniejszym terminie o dodatkowe informacje.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKÓW ZAWIERAJĄCYCH UMOWĘ I PRZEWOŹNIKÓW FAKTYCZNYCH

Jeżeli przewoźnik lotniczy faktycznie wykonujący lot nie jest przewoźnikiem lotniczym zawierającym umowę, pasażer ma prawo wnieść skargę lub roszczenie w związku ze szkodą do dowolnego spośród tych przewoźników. Obejmuje to przypadki, w których z jednym z tych dwóch przewoźników uzgodniono specjalną deklarację interesu w dostawie bagażu.

## TERMIN WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

Jakiekolwiek postępowanie przed sądem z tytułu roszczeń związanych ze szkodą musi zostać wszczęte w ciągu dwóch lat od dnia przylotu statku powietrznego, lub od dnia, w którym statek powietrzny miał przylecieć.

## ZNISZCZENIE, UTRATA, USZKODZENIE LUB OPÓŹNIENIE W PRZEWOZIE SPRZĘTU SŁUŻĄCEGO DO PORUSZANIA SIĘ

Przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za zniszczenie, utratę, uszkodzenie lub opóźnienie w przewozie sprzętu służącego do poruszania się do limitu określonego na podstawie art. 22 ust. 2 Konwencji montrealskiej zgodnie z art. 24 ust. 2 Konwencji montrealskiej (przewoźnik lotniczy wskazuje w nawiasie przybliżoną kwotę w walucie lokalnej), przy czym limit odszkodowania ma zastosowanie względem każdego pasażera, a nie względem każdej sztuki bagażu.

Pasażer może korzystać, bez ponoszenia dodatkowych kosztów, z wyższego limitu odpowiedzialności, składając, najpóźniej w trakcie odprawy, specjalną deklarację określającą koszt zastąpienia sprzętu służącego do poruszania się.

W przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie sprzętu służącego do poruszania się przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie nieprzekraczające sumy zadeklarowanej w specjalnej deklaracji.

Przed wypłatą tego odszkodowania przewoźnik lotniczy dokłada wszelkich racjonalnych starań w celu zapewnienia natychmiastowo potrzebnego tymczasowego zamiennika sprzętu służącego do poruszania się po zakończeniu podróży zainteresowanych pasażerów.

PODSTAWA PRAWNA INFORMACJI

Podstawą zasad przedstawionych powyżej jest Konwencja montrealska z dnia 28 maja 1999 r., która została wykonana w Unii rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 (zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 i rozporządzeniem (UE) …/…[1]) oraz przepisami krajowymi państw członkowskich.

---

[+] [+]Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia zmieniającego.”