Európsky parlament
2024-2029

PRIJATÉ TEXTY

P10_TA(2026)0009

Práva cestujúcich v leteckej doprave

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 21. januára 2026 k pozícii Rady v prvom čítaní na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Riadny legislatívny postup: druhé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na pozíciu Rady v prvom čítaní (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 11. júla 2013[1],
- po porade s Výborom regiónov,
- so zreteľom na stanovisko Komisie (COM(2025)0630),
- so zreteľom na svoju pozíciu v prvom čítaní[2] k návrhu Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2013)0130),
- so zreteľom na usmernenia Výboru pre dopravu a cestovný ruch z 13. októbra 2025 podľa článku 74 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na článok 294 ods. 7 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
- so zreteľom na článok 68 rokovacieho poriadku,

---

1 Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 115.
2 Ú. v. EÚ C 93, 24.3.2017, s. 336.

- so zreteľom na odporúčanie do druhého čítania Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A10-0001/2026),

1. prijíma nasledujúcu pozíciu v druhom čítaní;

2. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

P10_TC2-COD(2013)0072

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v druhom čítaní 21. januára 2026 na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2026/..., ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[1],

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom[2],

---

[1] Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 115.

[2] Pozícia Európskeho parlamentu z 5. februára 2014 (Ú. v. EÚ C 93, 24.3.2017, s. 336) a pozícia Rady v prvom čítaní z 29. septembra 2025 (Ú. v. EÚ C, C/2025/5782, 30.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Pozícia Európskeho parlamentu z 21. januára 2026.

keďže:

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004[3] a nariadenie Rady (ES) č. 2027/97[4] značne prispeli k ochrane práv cestujúcich v leteckej doprave, keď sú ich cestovné plány narušené odmietnutím nástupu do lietadla, dlhými meškaniami, zrušením letov alebo nesprávne vybavenou batožinou.

(1a) Zákonodarca Únie potvrdzuje ciele stanovené v odôvodneniach 1 a 4 a týkajúce sa právnych predpisov Únie v oblasti leteckej dopravy, ktorými je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, v plnej miere zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľa vo všeobecnosti a zvýšiť štandardy ochrany stanovené týmto nariadením. To by sa malo dosiahnuť posilnením práv cestujúcich v leteckej doprave, zlepšením právnej istoty pre cestujúcich v leteckej doprave aj leteckých dopravcov a kodifikáciou hlavných rozsudkov Súdneho dvora v jeho výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, ako aj zabezpečením toho, aby leteckí dopravcovia pôsobili za harmonizovaných podmienok na liberalizovanom trhu. To zároveň znamená, že štandardy ochrany stanovené nariadením (ES) č. 261/2004 by sa v žiadnom prípade nemali znížiť. Preto by sa mal naplno využiť potenciál práv cestujúcich v leteckej doprave, ktoré sú chránené nariadeniami (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97, a malo by sa zabezpečiť účinnejšie, efektívnejšie a konzistentnejšie uplatňovanie týchto práv v celej Únii, pri súčasnom zohľadňovaní záujmov leteckých dopravcov a

---

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

[4] Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

dosahovaní rovnováhy medzi záujmami cestujúcich v leteckej doprave a záujmami leteckých dopravcov. **[PN 1]**

(2) Mnohé nedostatky, ktoré sa objavili počas uplatňovania práv podľa nariadení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97, však zabránili tomu, aby sa využil úplný potenciál týchto práv z hľadiska ochrany cestujúcich. Na zabezpečenie účinnejšieho, efektívnejšieho a jednotnejšieho uplatňovania práv cestujúcich v leteckej doprave v celej Únii je potrebný rad úprav v súčasnom právnom rámci. Bolo to zdôraznené v oznámení Komisie z 27. októbra 2010 s názvom „Správa o občianstve EÚ z roku 2010 – Odstránenie prekážok vykonávania práv občanov EÚ“, v ktorej boli oznámené opatrenia na zabezpečenie súboru spoločných práv, najmä pre cestujúcich v leteckej doprave, a náležité presadzovanie týchto práv.

(3) ~~Zo štúdie~~***V štúdii*** o súčasnej úrovni ochrany práv cestujúcich v leteckej doprave v EÚ, ktorej vypracovanie zadala Komisia a ktorú Komisia uverejnila v roku 2020 (~~ďalej len „~~štúdia~~“~~ ***spoločnosti Steer***), ~~vyplynulo~~***sa uvádza***, že hlavnou prioritou ~~z pohľadu~~ cestujúcich je, aby im bola poskytnutá pomoc v prípade narušenia cesty a ponúknuté presmerovanie, aby do miesta určenia prišli čo najskôr. ***V tejto súvislosti*** zo štúdie ~~vyplynulo~~***spoločnosti Steer vyplýva***, že vyplatenie náhrady je v poradí priorít cestujúceho ***spomedzi troch možností*** na treťom mieste. ~~Na druhej strane zo~~***Z tejto*** štúdie ~~takisto vyplynulo, že absolútne a relatívne náklady~~***však nemožno vyvodiť záver, že vyplatenie náhrady by u cestujúcich malo nízku prioritu, a to z troch dôvodov. Po prvé, samotná formulácia otázky je už značne skreslená, pretože obmedzuje možné výsledky, keďže tri možnosti***, ktoré ~~vznikli leteckým dopravcom v dôsledku vykonávania~~***majú respondenti k dispozícii, nie sú svojou povahou porovnateľné. Zatiaľ čo dve z možností (pomoc, presmerovanie) sľubujú okamžitú úľavu pri naliehavom probléme (narušenie letu), tretia možnosť (náhrada) je menej bezprostredná a menej naliehavá. Cieľom náhrady podľa tohto*** nariadenia ~~(ES) č. 261/2004, sa od roku 2011 výrazne zvýšili, čo by mohlo viesť k obmedzeniu počtu prevádzkovaných trás alebo zníženiu prepojenosti ponúkanej leteckými dopravcami cestujúcim~~***je napraviť škodu spôsobenú v dôsledku narušenia, a to platbou, ktorá pomôže cestujúcemu*** v dlhodobom horizonte***, a nie riešením bezprostredného problému (prostredníctvom pomoci alebo presmerovania). Je prirodzené, že priemerný respondent umiestnil na tretie miesto najmenej naliehavú a najmenej bezprostrednú z troch možností (náhrada).***

Z tohto umiestnenia je však z logického a štatistického hľadiska nemožné vyvodiť záver, že získanie náhrady by malo u cestujúceho výrazne nižšiu prioritu. Po druhé, spôsob formulovania otázok v štúdii vytvára umelú povinnosť pre respondenta vybrať si medzi tromi možnosťami a zoradiť ich, zatiaľ čo v súčasnom nariadení č. 261/2004 tieto tri možnosti existujú súčasne bez toho, aby sa navzájom vylučovali. Po tretie, poradie v štúdii vyplýva z interakcie so spotrebiteľmi a organizáciami cestujúcich a sekundárneho výskumu a nie je založené na komplexnom prieskume medzi cestujúcimi. S cieľom predísť zaujatosti pri formulovaní otázok a metodike v štúdii spoločnosti Steer je preto vhodné konzultovať ďalšie reprezentatívne prieskumy názorov cestujúcich v leteckej doprave v súvislosti s náhradami podľa tohto nariadenia. Zo štatistického prieskumu[5], ktorý v roku 2018 vykonal Európsky dvor audítorov medzi 10 350 náhodne vybranými občanmi z desiatich členských štátov, vyplynulo, že „právo na náhradu v prípade zrušenia alebo odmietnutia nástupu do lietadla“ sa s 39,6 % umiestnilo na druhom mieste z desiatich možností, z ktorých mali cestujúci vybrať tri práva, ktoré „považujú za najdôležitejšie“, zatiaľ čo preferovaná možnosť, ktorou bolo „právo na náhradnú dopravu v prípade veľkého meškania, zrušenia alebo odmietnutia nástupu do lietadla“, bola len o niečo vyššia, a to 41,7 %.

---

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

Vzhľadom na tento zanedbateľný rozdiel by sa z týchto dvoch veľmi podobných možností nemalo vyvodzovať žiadne skutočné poradie preferencií. V prieskume YouGov, ktorý zadala agentúra zaoberajúca sa reklamáciami a ktorý sa uskutočnil na jar 2025 medzi 3 059 občanmi v Nemecku, Španielsku a Dánsku, 70 % respondentov trvalo na zachovaní súčasného pravidla o náhradách a zdôraznilo, že cestujúci by nemali prichádzať o práva kvôli marginálnej úspore nákladov, zatiaľ čo len 14 % respondentov uprednostnilo predpokladanú úsporu vo výške 1 EUR z ceny letenky. Aj odvetvové združenie Airlines for Europe (A4E) dospelo na základe vlastného prieskumu YouGov, ktorý zohľadnil názory viac ako 6 000 spotrebiteľov v piatich členských štátoch, k záveru, že „75 % cestujúcich, ktorí v posledných 12 mesiacoch využili leteckú dopravu, podporuje zachovanie súčasnej úrovne náhrad“[6]. Tieto dôkazy podporujú rozhodnutie zákonodarcu Únie v súvislosti s revíziou~~. Revízia~~ nariadenia (ES) č. 261/2004 ~~by sa preto mala zamerať najmä na práva~~***neoslabiť žiadne z existujúcich práv*** cestujúcich ***na náhradu vrátane ďalších rovnako dôležitých práv*** na pomoc a presmerovanie***. Obe kategórie práv skúmané v uvedených dôkazoch, „náhrada“ a „pomoc a presmerovanie“, sa musia posudzovať ako celok a nesmú sa umelo stavať do protikladu. V plnej miere možno***~~, pričom by sa mali~~ zohľadniť ~~hospodárske~~***ekonomické*** stimuly leteckých dopravcov a vplyv na prepojenosť***, a to pri súčasnom zachovaní existujúcich práv cestujúcich v leteckej doprave a vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa***. **[PN 2]**

---

6 ***Pozri tlačovú správu A4E zo 14. októbra 2025 https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

(3a) V súlade s cieľmi nariadenia (ES) č. 261/2004 poskytuje nezávislá recenzovaná štúdia z roku 2023[7] spoľahlivé dôkazy o tom, že nariadenie v jeho súčasnej podobe účinne znižuje priemerný čas meškania letu. Zistilo sa v nej, že tento vplyv má jednoznačný hospodársky význam a nezávisí od rozhodnutí leteckých dopravcov o trvaní pravidelných letov. Potvrdzuje, že zo štatistického hľadiska možno hypotézu o neexistencii vplyvu veľmi dôrazne odmietnuť. Trvá sa v nej na tom, že tieto výsledky sa uplatňujú aj pri iných ukazovateľoch presnosti letov (meškanie príletu a podiel tzv. letov načas) a sú odolné voči alternatívnym špecifikáciám. Okrem toho sa v nej zistilo, že súčasné nariadenie je najúčinnejšie pri znižovaní meškania na trasách, kde je nízka konkurencia. Zdôrazňuje sa v nej, že z ekonomického hľadiska sa v systéme náhrad podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 uplatňuje zásada, podľa ktorej by zodpovednosť mala niesť strana, ktorá má najlepšie predpoklady na to, aby jej predchádzala a spravovala ju pri najnižších nákladoch. Leteckí dopravcovia, nie cestujúci, by si zachovali kontrolu nad presnosťou prostredníctvom plánovania, plánovania údržby, striedania posádky a lietadiel a stratégií obnovy po prerušení.

---

7 ***Pozri Gnutzmann, H., a Śpiewanowski, P., Transport Policy 136, 2023, s. 155 – 168, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768.***

Viazaním zodpovednosti na meškanie pri prílete do konečného miesta určenia by nariadenie poskytlo leteckým dopravcom potrebné ekonomické stimuly na obmedzenie výskytu veľkých meškaní a zrušení. Zistenia tejto štúdie podporujú rozhodnutie zákonodarcu Únie zachovať a jednoznačne stanoviť spoločnú trojhodinovú prahovú hodnotu náhrady v prípade zrušenia alebo veľkého meškania, súčasnú výšku náhrad a prahové hodnoty vzdialenosti: tým sa zabezpečí, že sa súčasná úroveň ochrany práv cestujúcich nezníži, bude účinná pri zvyšovaní prepojenosti a zachovávaní hospodárskych stimulov pre leteckých dopravcov. **[PN 3]**

(4) Na cestujúcich, ktorí cestujú letom poskytovaným na základe záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mali vzťahovať rovnaké práva podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 bez ohľadu na to, či zaplatili plné alebo znížené cestovné.

(5) ~~Aby sa zvýšila právna istota leteckých dopravcov a cestujúcich, je potrebné vymedziť pojem „mimoriadne okolnosti“, pričom sa zohľadní rozsudok Súdneho dvora vo veci C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann /Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA)[8] (ďalej len „rozsudok vo veci C-549/07“), ktorým sa vykladá nariadenie (ES) č. 261/2004.~~ Pojem „mimoriadne okolnosti“ ***je predmetom rozsiahlej judikatúry Súdneho dvora. V záujme účinného a dôsledného presadzovania práv cestujúcich v leteckej doprave*** by sa ~~mal~~***malo lepšie*** objasniť ~~prostredníctvom nevyčerpávajúcich zoznamov okolností, ktoré predstavujú mimoriadne okolnosti, alebo okolnosti, ktoré nepredstavujú~~***, čo sa považuje za*** mimoriadne okolnosti. ~~Komisia by mala preskúmať zoznam~~***V zmysle judikatúry by sa malo rozlišovať medzi „internými“ a „externými“ udalosťami z pohľadu prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Za externé by sa mali považovať udalosti zapríčinené okolnosťami, ktoré letecký dopravca nemôže ovplyvniť, a ktoré sú dôsledkom prírodnej udalosti alebo zásahu tretej strany. Takéto externé udalosti by sa vo všeobecnosti mali kvalifikovať ako mimoriadne okolnosti. Udalosti, ktoré nespĺňajú tieto kritériá, by sa mali považovať za interné, a preto by sa nemali kvalifikovať ako mimoriadne okolnosti. Toto rozlišovanie by sa malo ďalej objasniť vypracovaním úplného zoznamu okolností jednoznačne identifikovaných ako okolnosti, ktoré možno považovať za mimoriadne.***

~~[8] Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 22. decembra 2008, Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA, vec C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.~~

Na účely zmeny zoznamu mimoriadnych okolností ~~každé tri roky a podľa~~***by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty, aby v prípade*** potreby ~~navrhnúť~~***mohla uvedený zoznam doplniť. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva***[9]***. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú*** Európskemu parlamentu a Rade ~~aktualizáciu tohto zoznamu~~***v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov***. **[PN 4]**

---

9 ***Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1).***

(5a) V súlade s Montrealským dohovorom by záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov mali byť obmedzené alebo by od nich letecká dopravcovia mali byť oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Súdny dvor vo svojej judikatúre podrobnejšie vysvetľuje význam a obmedzenia povinnosti prijať „primerané opatrenia“. **[PN 5]**

~~(6) Vo svojom rozsudku vo veci C-549/07 Súdny dvor rozhodol, že neočakávaný technický problém nepredstavuje mimoriadnu okolnosť s výnimkou prípadu, keď neočakávaný technický problém vznikol v dôsledku skrytej výrobnej chyby zistenej výrobcom lietadla alebo príslušným orgánom alebo o poškodenie lietadla spôsobené sabotážou alebo teroristickými činmi. Vzhľadom na získané skúsenosti a prvoradý význam zabezpečenia toho, aby práva udelené cestujúcim podľa tohto nariadenia neohrozovali bezpečnosť, by však technické problémy týkajúce sa určitých zariadení mali za určitých podmienok predstavovať mimoriadne okolnosti.~~ **[PN 6]**

(7) ~~Vo svojom rozsudku v spojených veciach C-156/22, C-157/22 a C-158/22 (TAP Portugal /flightright GmbH a Myflyright GmbH)[10] o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že neočakávaná neprítomnosť člena posádky, ktorého prítomnosť je nevyhnutná na uskutočnenie letu, a to z dôvodu choroby alebo dokonca neočakávaného úmrtia krátko pred odletom, nepredstavuje mimoriadnu okolnosť. Napriek tomu, že leteckí dopravcovia sú povinní prijať všetky opodstatnené opatrenia, ktorými sa zabezpečí nahradenie pilota, druhého pilota alebo minimálneho požadovaného počtu palubných sprievodcov, zabezpečenie dodržiavania tejto povinnosti v praxi mimo domovských základní leteckého dopravcu si vyžaduje značný čas a vysoké finančné náklady. Preto je vhodné stanoviť, že neočakávaná choroba alebo úmrtie člena posádky, ktorého prítomnosť je nevyhnutná, napríklad ak nastane deň pred odletom, mimo domovských základní leteckého dopravcu, by mali predstavovať mimoriadnu okolnosť.~~ **[PN 7]**

---

[10] ~~Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) z 11. mája 2023, TAP Portugal /flightright GmbH a Myflyright GmbH, spojené veci C-156/22 až C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393.~~

(8) ~~Vo svojich rozsudkoch vo veciach C-28/20 (Airhelp Ltd /Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11], C-195/17 (Helga Krüsemann a i. /TUIfly GmbH.)[12], C-613/20 (CS /Eurowings GmbH)[13] a vo svojom uznesení vo veci C-287/20 (EL a CP /Ryanair DAC)[14] o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že štrajky zamestnancov leteckých dopravcov nepredstavovali mimoriadne okolnosti. Ak však dôjde k štrajku, určité požiadavky zamestnancov leteckých dopravcov nepatria do právomoci leteckého dopravcu a sú mimo jeho kontroly, ako sú zmeny veku odchodu do dôchodku alebo finančných príspevkov, ktoré môžu riešiť len orgány verejnej moci. Preto je vhodné stanoviť, že určité štrajky zamestnancov leteckých spoločností by mali predstavovať mimoriadne okolnosti.~~ **[PN 8]**

---

[11] ~~Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 23. marca 2021, Airhelp Ltd /Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, vec C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.~~

[12] ~~Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 17. apríla 2018, Helga Krüsemann a i. /TUIfly GmbH, vec C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258.~~

[13] ~~Rozsudok Súdneho dvora (deviata komora) zo 6. októbra 2021, CS /Eurowings GmbH, vec C-613/20, ECLI:EU:C:2021:820.~~

[14] ~~Uznesenie Súdneho dvora (ôsma komora) z 10. januára 2022, EL a CP /Ryanair DAC, vec C-287/20, ECLI:EU:C:2022:1.~~

(9) Vo svojom rozsudku vo veci C-173/07 (Emirates Airlines - Direktion für Deutschland /Diether Schenkel)[15] o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že pojem „let“ v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 nebol vymedzený, ale Súdny dvor ho vyložil v tom zmysle, že v podstate pozostáva z jednej operácie leteckej dopravy, že je jednou „jednotkou“ tejto dopravy uskutočnenou leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu. Aby sa zamedzilo neistote, ako aj vzhľadom na získané skúsenosti by sa teraz malo poskytnúť jasné vymedzenie pojmu „let“, ako aj súvisiacich pojmov „prípojný let“ a „cesta“.

(10) Vo svojom rozsudku vo veci C-537/17 (Claudia Wegener /Royal Air Maroc SA)[16] o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje na každú časť letu, ktorá bola súčasťou jednej cesty, bez ohľadu na to, kde sa let uskutočnil, vrátane letov plne prevádzkovaných mimo Únie. ***Na základe tohto rozsudku a s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky,*** ak sa počiatočné miesto odletu nachádza na území členských štátov, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, alebo ~~v prípade, že prevádzkujúci letecký dopravca je prevádzkujúcim leteckým dopravcom z Únie,~~ ak sa konečné miesto určenia cesty nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahujú zmluvy, malo by sa uplatňovať toto nariadenie. **[PN 9]**

---

15 Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 10. júla 2008, Emirates Airlines - Direktion für Deutschland /Diether Schenkel, vec C-173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

16 Rozsudok Súdneho dvora (ôsma komora) z 31. mája 2018, Claudia Wegener /Royal Air Maroc SA, vec C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

(11) Zo štúdie vyplývajú rôzne úrovne dodržiavania nariadenia (ES) č. 261/2004 zo strany leteckých dopravcov, pričom leteckí dopravcovia z Únie vykazujú vyššiu úroveň dodržiavania uvedeného nariadenia než leteckí dopravcovia z tretích krajín. Obnovou rovnakých podmienok pre leteckých dopravcov z Únie a leteckých dopravcov z tretích krajín a zlepšením hospodárskej udržateľnosti leteckých dopravcov z Únie sa preto podporí konkurencieschopnosť Únie a v konečnom dôsledku celkovo zlepší ochrana cestujúcich.

(11a) V záujme spravodlivej medzinárodnej hospodárskej súťaže a s cieľom zabezpečiť ochranu cestujúcich jednotným a koherentným rámcom práv by sa nariadenie (ES) č. 261/2004 malo uplatňovať na všetky cesty v rámci Únie, ako aj na všetky cesty s odletom z Únie alebo s príletom do Únie. **[PN 10]**

~~(12) V článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa uznávajú osobitné charakteristiky najvzdialenejších regiónov, najmä z dôvodu ich odľahlosti. Vzhľadom na skúsenosti získané v súvislosti s nariadením (ES) č. 261/2004 je potrebné zabezpečiť územnú prepojenosť najvzdialenejších regiónov a posilniť súdržnosť v celej Únii, čo by v konečnom dôsledku bolo prínosom pre cestujúcich. Vzhľadom na osobitosti ciest medzi najvzdialenejšími regiónmi a iným územím členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, by sa výška náhrady mala určiť na základe skutočnej vzdialenosti ciest.~~ **[PN 11]**

(13) Letenky vydáva alebo povoľuje prevádzkujúci letecký dopravca po uzavretí zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim. Mali by byť identifikovateľné prostredníctvom jedinečného čísla letenky a mali by obsahovať jedinečný odkaz týkajúci sa jednej zmluvy o leteckej preprave vydanej v čase rezervácie. Mali by sa vzťahovať na jeden let alebo na prípojný let bez zohľadnenia medzipristátí na technické a prevádzkové účely. Mali by obsahovať niekoľko informácií týkajúcich sa daného letu alebo daného prípojného letu, ako je dátum letu, letiská odletu a príletu, plánovaný čas odletu a príletu, meno a priezvisko cestujúceho, číslo letu a názov prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

(14) Vo svojom rozsudku vo veci C-22/11 (Finnair Oyj /Timy Lassooy)[17] o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ sa má vykladať v tom zmysle, že sa netýka výlučne odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, ale vzťahuje sa aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, akými sú napríklad prevádzkové problémy. Cestujúcim, ktorí sa dostavili na nástup do lietadla a ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, alebo ktorí boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, by sa mala cena letenky bez zbytočného odkladu uhradiť ***a mali by dostať náhradu***. **[PN 12]**

~~(15) Zároveň existujú opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu cestujúcich do lietadla, ako sú zdravie, bezpečnosť, bezpečnostná ochrana alebo nenáležité cestovné doklady. Leteckí dopravcovia majú takisto opodstatnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla cestujúcim, ktorí neprimeraným správaním ohrozujú bezpečnosť alebo bezpečnostnú ochranu letu, ako sa uvádza v zmenenom Dohovore o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, podpísanom v Tokiu 14. septembra 1963. V takýchto prípadoch by dôkazné bremeno mal niesť prevádzkujúci letecký dopravca.~~ **[PN 13]**

---

17 Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 4. októbra 2012, Finnair Oyj /Timy Lassooy, vec C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(16) S cieľom zlepšiť úroveň ochrany by sa cestujúcim nemal odmietnuť nástup do lietadla na spiatočný let z dôvodu, že nenastúpili na let tam, na ktorý sa vzťahuje tá istá zmluva o leteckej preprave.

(17) V súčasnej dobe sa cestujúcim niekedy účtujú sankčné správne poplatky za opravu pravopisných chýb v ich menách. Primerané opravy chýb v rezervácii alebo administratívne zmeny by sa mali poskytovať bezplatne, pokiaľ požadovaná oprava alebo zmena nemajú za následok zmenu času letu, dátumu, plánu cesty alebo cestujúceho.

(18) V prípade zrušenia letu by rozhodnutie o výbere medzi prijatím úhrady nákladov, pokračovaním v ceste presmerovaním alebo cestovaním ***ešte v ten istý deň alebo*** neskoršie malo byť na cestujúcom, a nie na leteckom dopravcovi. **[PN 14]**

(18a) Keď cestujúci zruší svoj let, letecká dopravcovia by mali byť povinní bezplatne vrátiť dane, ktoré už boli zaplatené. **[PN 15]**

(19) Riadiace orgány letísk na letiskách ***s ročným objemom osobnej dopravy, ktorý nie je menší ako štyri milióny***~~, ktoré ročne vybavia viac než päť miliónov~~ cestujúcich ***najmenej v troch po sebe nasledujúcich rokoch***, a poskytovatelia základných letiskových služieb, najmä leteckí dopravcovia a poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, ***poskytovatelia navigačných služieb a poskytovatelia pomoci zdravotne postihnutým cestujúcim a cestujúcim so zníženou pohyblivosťou*** by mali ~~spolupracovať~~***prijať primerané opatrenia na zabezpečenie koordinácie a spolupráce medzi používateľmi letiska*** s cieľom minimalizovať vplyv viacnásobného narušenia letov na cestujúcich. Na tento účel by riadiace orgány ~~letísk mali pripraviť plány~~***letiska mali zaistiť primeranú koordináciu prostredníctvom náležitých plánov*** pre nepredvídané udalosti ~~zamerané~~***zameraných*** na takéto udalosti***,*** a spoločne ***s vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi orgánmi*** pracovať na ich zostavení. ~~Na všetkých ostatných letiskách by mal riadiaci orgán letiska vynaložiť všetko primerané úsilie na koordináciu a prijatie opatrení s používateľmi letiska v situáciách, ktoré by mohli viesť k tomu, že uviazne značný počet cestujúcich, a informovať uviaznutých cestujúcich~~***Tieto plány by mali posúdiť a v prípade potreby aj upraviť vnútroštátne orgány presadzovania práva***. **[PN 16]**

(19a) Letecká dopravcovia by mali vytvoriť postupy a koordinované kroky na poskytovanie primeraných informácií cestujúcim, ktorí uviazli na letisku. V týchto postupoch by sa malo jasne uviesť, kto je na každom letisku zodpovedný za zaistenie starostlivosti, pomoci, presmerovania či vyplatenia náhrady, a mali by sa v nich vymedziť procesy a podmienky poskytovania týchto služieb. **[PN 17]**

(19b) S cieľom pomôcť cestujúcim v prípadoch narušení letov alebo meškania, poškodenia alebo straty batožiny by letecká dopravcovia mali na letiskách zriadiť kontaktné miesta, na ktorých bude ich personál a alebo nimi poverené tretie strany poskytovať cestujúcim potrebné informácie o ich právach vrátane postupov podávania sťažností a pomáhať im v prijímaní okamžitých opatrení. **[PN 18]**

***(19c) Vzhľadom na krátke lehoty na podávanie sťažností týkajúcich sa zmeškanej, poškodenej alebo stratenej batožiny by sa mala na všetkých letiskách zriadiť osobitná služba na uplatňovanie nárokov v oblasti batožiny, kde by cestujúci po prílete mali možnosť podať sťažnosť. Na tento účel by leteckí dopravcovia mali cestujúcim poskytnúť formulár sťažnosti vo všetkých úradných jazykoch Únie. Mohol by mať aj formu jednotnej správy o majetkových nezrovnalostiach (PIR). S cieľom zaručiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na zavedenie jednotného formulára pre štandardné sťažnosti prostredníctvom vykonávacích aktov.* [PN 19]**

(20) ~~Nariadenie~~***Cieľom nariadenia*** (ES) č. 261/2004 ~~by malo výslovne zahŕňať právo na náhradu pre~~***je posilniť práva spotrebiteľov zaistením vysokej úrovne ochrany*** cestujúcich ~~postihnutých dlhým meškaním, a to~~***v leteckej doprave na vnútornom trhu*** v súlade s ~~rozsudkom Súdneho dvora~~***článkom 38 Charty základných práv.*** V spojených veciach C-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon /Condor Flugdienst GmbH) a C-432/07 (Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz /Air France SA)[18] (ďalej len „rozsudok v spojených veciach C-402/07 a C-432/07“) ***“) Súdny dvor tento cieľ potvrdil, keď uznal, že cestujúci, ktorí boli vystavení meškaniu letu v trvaní troch a viac hodín, utrpeli škodu vo forme nezvratnej straty času, ktorú treba rýchlo a štandardným spôsobom nahradiť.***

---

18 Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 19. novembra 2009, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon a Alana Sturgeon /Condor Flugdienst GmbH (C-402/07), a Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz /Air France SA (C-432/07), spojené veci C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

Vychádzajúc zo zásady rovnakého zaobchádzania Súdny dvor potvrdil, že takéto veľké meškania spôsobujú ujmu porovnateľnú so zrušením a že rozdielne zaobchádzanie nie je možné objektívne zdôvodniť. Súdny dvor sa konkrétne domnieval, že ak meškanie letu pri prílete trvá tri hodiny alebo viac, dotknutí cestujúci majú právo na náhradu, rovnako ako cestujúci, ktorých pôvodný let bol zrušený a ktorým letecký dopravca nemôže ponúknuť presmerovanie za podmienok stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) tohto nariadenia, teda v prípade letu, ktorý odletí maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dorazí do svojho konečného miesta určenia menej ako dve hodiny po plánovanom čase príletu. V súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania ~~uvedenou v tomto rozsudku~~***by sa takéto práva na náhradu mali rozšíriť aj na cestujúcich, ktorých lety neboli zrušené, ale ktorým vznikla rovnaká strata času v dôsledku preloženia letu na skorší čas a meškania letu pri prílete. S cieľom zachovať spoľahlivé záruky pre cestujúcich v súlade s článkom 38 charty, ako aj zabezpečiť jednotnú ochranu, právnu istotu a účinné presadzovanie vo všetkých členských štátoch*** by sa ~~na úhrady nákladov, presmerovania a náhrady mali uplatňovať rovnaké pravidlá~~***preto v nariadení (ES) č. 261/2004 mala výslovne stanoviť spoločná trojhodinová prahová hodnota pre náhradu v prípade, že cestujúcim vznikne nezvratná strata času v trvaní troch hodín alebo viac v porovnaní s časom trvania, ktorý pôvodne plánoval letecký dopravca***. **[PN 20]**

(21) ~~V rozsudku v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 sa uvádza časový limit troch hodín ako dôvod na náhradu v prípade meškania. Skúsenosti získané od prijatia nariadenia (ES) č. 261/2004 však ukazujú, že mnohé meškania nemožno vyriešiť do troch hodín uvedených v tomto rozsudku a že krátky časový limit môže zvýšiť počet zrušených letov, ak leteckí dopravcovia znižujú dominový efekt meškajúcich letov na nasledujúce lety tým, že zrušia jeden alebo viaceré lety, aby premiestnili lietadlo na ďalší let. Vo väčšine prípadov by cestujúci stále uprednostnil meškanie pred zrušením letu, pretože má väčšiu istotu, že do príslušného miesta určenia pricestuje pri najbližšej príležitosti. Na mnohých trasách je frekvencia letov obmedzená a cestujúci nemôže byť v prípade zrušenia letu okamžite presmerovaný. Predĺženie časového limitu preto predstavuje pre cestujúceho výhodu.~~ **[PN 21]**

~~(22) Aby sa zachovala prepojenosť, časové limity, od ktorých vzniká v prípade meškania právo na náhradu, by sa mali predĺžiť, aby sa zohľadnil finančný vplyv na odvetvie a jeho konkurencieschopnosť. Týmto spôsobom bude možné vyhnúť sa stimulovaniu akéhokoľvek zvýšenia frekvencie rušenia letov alebo obmedzení počtu prevádzkovaných trás alebo zníženia prepojenosti ponúkanej cestujúcim v dlhodobom horizonte. Aby sa zabezpečilo, že sa na cestujúcich, ktorí cestujú v rámci Únie, budú vzťahovať jednotné podmienky týkajúce sa náhrad, časový limit by mal byť rovnaký pre všetky cesty v rámci Únie.~~ **[PN 22]**

(23) Štandardizovaná náhrada uvedená v nariadení (ES) č. 261/2004 slúži na náhradu za stratu času, ktorá je spoločná pre všetkých cestujúcich. ~~Sumy stanovené v nariadení (ES) č. 261/2004 by v mnohých prípadoch mohli ísť nad rámec hodnoty škody vzniknutej cestujúcim, ako sa uvádza v ekonomických štúdiách.~~ Je preto vhodné vymedziť ~~rôzne prahové hodnoty pre náhradu~~***úrovne náhrady*** podľa vzdialenosti narušeného letu a meškania pri prílete. **[PN 23]**

~~(24) V súlade s úsilím Únie o podporu klimaticky neutrálnej mobility, ktorá je šetrná k životnému prostrediu, je takisto vhodné zabezpečiť, aby sa regulačné rámce pre práva cestujúcich v rôznych druhoch dopravy čo najviac zbližovali a aby sa náhrady poskytované v jednotlivých druhoch dopravy vyrovnali.~~ **[PN 24]**

(24a) Letový emisný štítok zavedený podľa článku 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405[19] ***je k dispozícii poskytovateľom služieb, ak chcú na svojich webových sídlach a na cestovných lístkoch zobrazovať v ľahko prístupnom formáte presné a objektívne informácie o vplyve ich cesty na životné prostredie porovnateľným spôsobom.*** **[PN 25]**

---

19 ***Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) (Ú. v. EÚ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) Na zabezpečenie právnej istoty by sa v nariadení (ES) č. 261/2004 malo výslovne potvrdiť, že zmena letového poriadku má podobný ~~dopad~~***dosah*** na cestujúcich ako zrušenie letu ~~alebo~~***,*** meškanie ***alebo odmietnutie nástupu do lietadla***, a mala by preto viesť k rovnakým právam. **[PN 26]**

(26) Cestujúcim, ktorí zmeškali prípojný let, ktorý je súčasťou cesty, a to v dôsledku narušenia***, zmeny letového poriadku alebo meškania*** predchádzajúceho letu, by sa mala počas čakania na presmerovanie poskytnúť náležitá pomoc. V takýchto prípadoch by v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania ***a s rozsudkom Súdneho dvora vo veci C-11/11 (Air France/Folkerts)***[20] mali mať cestujúci nárok na náhradu pri pricestovaní do konečného miesta určenia svojho alternatívneho letu alebo prepravy, podobne ako cestujúci, ktorých sa narušenie dotklo na priamych letoch***, s prihliadnutím na meškanie vo vzťahu k dosiahnutiu konečného miesta určenia ich cesty***. **[PN 27]**

---

20 ***Rozsudok Súdneho dvora (veľká komora) z 26. februára 2013, Air France/Heinz-Gerke Folkerts a Luz-Tereza Folkerts, vec C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) V čase rezervácie a pred zakúpením leteniek by leteckí dopravcovia alebo vo vhodných prípadoch sprostredkovatelia mali cestujúcich jasne informovať o tom, či sa na ich cestovné plány bude vzťahovať jedna zmluva o leteckej preprave, a o ich právach podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, najmä pokiaľ ide o zmeškané prípojné lety.

(28) Na zvýšenie ochrany cestujúcich by sa malo objasniť, že cestujúci, ktorých let bol oneskorený, by mali mať právo na pomoc a náhradu bez ohľadu na to, či čakajú v letiskovom termináli, alebo sú už usadení na palube lietadla. Keďže však cestujúci, ktorí sú už na palube lietadla, nemajú žiadny prístup k službám dostupným v termináli, ich práva by sa mali posilniť, pokiaľ ide o základné potreby a právo vystúpiť z lietadla. Právo na vystúpenie z lietadla môže byť obmedzené len vtedy, ak existujú dôvody týkajúce sa bezpečnosti, prisťahovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany. Ak letecký dopravca chystá vystúpenie cestujúcich z lietadla, ale je informovaný orgánmi riadenia letovej prevádzky, že let dostane povolenie na bezodkladný vzlet, mal by mať možnosť zrušiť vystúpenie cestujúcich.

(29) Keď si cestujúci vyberie presmerovanie pri najbližšej príležitosti, letecký dopravca často podmieňuje presmerovanie voľnými miestami v jeho vlastných službách, a tým odopiera svojim cestujúcim možnosť skoršieho presmerovania cez alternatívne služby. Preto by mal dopravca ponúkať aj iné možnosti presmerovania, a to aj na alternatívne letisko, cez inú trasu, cez služby iných dopravcov alebo cez iné druhy dopravy, ak sa tým môže presmerovanie urýchliť. Alternatívne presmerovanie by malo závisieť od dostupnosti voľných miest. ~~Ak letecký dopravca neponúkol presmerovanie a kumulovaný čas čakania sa predĺži najmenej o tri hodiny, cestujúci by mal mať právo sám si zariadiť presmerovanie s cieľom docestovať do konečného miesta určenia bez ďalšieho meškania.~~ Náklady na takéto presmerovanie by mal za určitých podmienok znášať letecký dopravca a mali by sa naň vzťahovať porovnateľné prepravné podmienky. **[PN 28]**

(30) Pri presmerovaní cestujúcich by sa leteckí dopravcovia mali snažiť zabezpečiť, aby cestujúci mohli cestovať so svojou batožinou vrátane zapísanej a nezapísanej batožiny. Cestujúci by mal leteckému dopravcovi umožniť postupovať inak, ak by obmedzenia prepravy batožiny mohli spôsobiť ďalšie meškanie cestujúcich čakajúcich na presmerovanie, bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť leteckého dopravcu za batožinu cestujúcich upravená nariadením (ES) č. 2027/97 a Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, dohodnutým v Montreale 28. mája 1999 (ďalej len „Montrealský dohovor“).

(31) To, či sú prepravné podmienky porovnateľné, by mohlo závisieť od viacerých faktorov a konkrétnych okolností. Ak je to možné a ak to nemá za následok ďalšie meškanie, cestujúci by sa nemali preradiť na dopravné služby nižšej triedy v porovnaní s dopravnou službou uvedenou na rezervácii. Presmerovanie by sa malo ponúknuť cestujúcemu bez dodatočných nákladov, a to aj v prípade, že cestujúci sú presmerovaní s iným leteckým dopravcom alebo iným druhom dopravy, alebo vo vyššej triede alebo za vyššie cestovné, ako je cestovné zaplatené za pôvodnú službu. Malo by sa vyvinúť primerané úsilie na to, aby sa vyhlo ďalším prípojom. ~~Ak sa presmerovanie realizuje cez iného leteckého dopravcu~~***Osobám so zdravotným postihnutím*** alebo ~~alternatívny druh dopravy~~***osobám so zníženou pohyblivosťou by sa pri presmerovaní nemali vnucovať žiadne ďalšie prípojné lety, ak s tým príslušná osoba nesúhlasí.***

Celkový čas cesty by sa mal v rámci prijateľných možností čo najviac približovať plánovanému času cesty pôvodného letu***, pri zohľadnení dostupných možností na letisku, na ktorom došlo k narušeniu***, a to v rovnakej triede prepravy alebo v prípade potreby vyššej triede. Ak je k dispozícii niekoľko letov s porovnateľnými časmi, cestujúci s právom na presmerovanie by mali prijať ponuku leteckého dopravcu na presmerovanie vrátane presmerovania prostredníctvom leteckých dopravcov spolupracujúcich s prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Ak ***prevádzkujúci letecký dopravca poskytne cestujúcemu presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok, cestujúci by mal takéto presmerovanie akceptovať. Ak prevádzkujúci letecký dopravca poskytne cestujúcemu možnosti presmerovania, na ktoré sa nevzťahujú porovnateľné prepravné podmienky, cestujúci môže takéto presmerovanie odmietnuť. Právo na presmerovanie vrátane presmerovania, ktoré si cestujúci zabezpečí sám, by sa malo zachovať. Ak*** bola na pôvodný let rezervovaná pomoc osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, takáto pomoc by mala byť dostupná aj na alternatívnej trase v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006[21]. **[PN 29]**

[21] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivost'ou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

***(31a) Ak cestujúci informoval prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí pokračovať v ceste a ak prevádzkujúci letecký dopravca neponúkol do troch hodín presmerovanie, cestujúci by mal mať právo zabezpečiť si vlastné presmerovanie za porovnateľných prepravných podmienok, aby sa bez ďalšieho odkladu dostal na konečné miesto určenia. Cestujúci by však mal mať právo na presmerovanie prevádzkujúcim leteckým dopravcom, kým neinformuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí zabezpečiť si vlastné presmerovanie. Ak si cestujúci zabezpečujú vlastné presmerovanie, výdavky by mali obmedziť na to, čo je nevyhnutné, opodstatnené a primerané.* [PN 30]**

***(31b) Pomoc by mohla byť obmedzená alebo odmietnutá, ak by jej poskytnutie spôsobilo ďalšie meškanie cestujúcim čakajúcim na meškajúci let alebo presmerovanie. Ak let meška neskoro večer, ale možno očakávať, že odletí v krátkom čase, a ak by vyslanie cestujúcich do hotelov a ich vrátenie na letisko uprostred noci mohlo viesť k oveľa dlhšiemu meškaniu, letecký dopravca by mal mať možnosť odmietnuť poskytnúť hotelové ubytovanie a príslušný transfer. Podobne, ak sa letecký dopravca chystá poskytnúť jedlo a nápoje, ale dostane informáciu o tom, že začína nástup do lietadla, mal by mať možnosť odmietnuť poskytnúť túto pomoc. Okrem týchto prípadov by sa toto obmedzenie malo uplatňovať len vo veľmi výnimočných prípadoch, keďže by sa malo vynaložiť maximálne úsilie na zníženie nepohodlia cestujúcich.* [PN 31]**

(32) Leteckí dopravcovia by cestujúcim mali ponúknuť pomoc od plánovaného času odletu až do odletu ich letu ~~alebo odchodu alternatívnej dopravy~~. Na leteckých dopravcov v súčasnosti dolieha neobmedzená zodpovednosť za ubytovanie ich cestujúcich v prípade dlhotrvajúcich mimoriadnych okolností. ~~Táto neistota spojená s absenciou akéhokoľvek predvídateľného časového limitu môže viesť k ohrozeniu finančnej stability dopravcu a v dôsledku toho negatívne zasiahnuť cestujúcich z hľadiska prepojenosti.~~ Letecký dopravca by preto mal mať možnosť obmedziť poskytovanie ***starostlivosti z hľadiska dĺžky*** ubytovania ***a v prípadoch, keď si cestujúci zaisťujú ubytovanie sami, z hľadiska ceny a starostlivosti*** na tri noci. Okrem toho by plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí a rýchle presmerovanie mali znížiť riziko, že cestujúci uviaznu na dlhý čas. **[PN 32]**

(33) Cestujúci s osobitnými potrebami, ako sú osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, deti bez sprievodu, deti do dvoch rokov, tehotné ženy a osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, ako sú osoby so závažnou cukrovkou alebo epilepsiou, si môžu vyžadovať osobitnú pozornosť zo strany prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Môže byť predovšetkým náročnejšie zabezpečiť ubytovanie v prípade narušenia letu. Preto by sa na tieto kategórie cestujúcich nemali ***v žiadnom prípade*** vzťahovať žiadne obmedzenia práva na ubytovanie v prípadoch mimoriadnych okolností ~~pod podmienkou, že prevádzkujúceho leteckého dopravcu včas informovali~~. **[PN 33]**

(33a) Poskytovatelia služieb by mali zaistiť, aby osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou mali na palube lietadla vždy právo na bezplatné používanie dýchacích prístrojov schválených z hľadiska bezpečnosti. Komisia by mala pri zohľadnení všetkých bezpečnostných požiadaviek v spolupráci s príslušným odvetvím a organizáciami zastupujúcimi osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou vypracovať zoznam schválených zariadení na lekársky kyslík. **[PN 34]**

(34) Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí si rezervovali leteckú dopravu ako súčasť balíka cestovných služieb. Cieľom tohto pozmeňujúceho nariadenia je lepšie zosúladenie medzi smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302[22] a nariadením (ES) č. 261/2004. V tejto súvislosti by cestujúci ***mali mať možnosť vybrať si, podľa ktorého z týchto dvoch právnych predpisov predložia svoje nároky, a vo vhodných prípadoch by mali mať možnosť predložiť svoj nárok podľa oboch právnych aktov. Cestujúci, ktorý si rezervoval leteckú dopravu ako súčasť balíka služieb, by mal mať možnosť uplatniť si nároky podľa oboch právnych aktov napríklad vtedy, keď dostal od leteckého dopravcu náhradu za meškanie letu, ale má nárok na zníženie ceny alebo náhradu od organizátora za osobitné služby, ako je noc v hoteli, jedlo, exkurzia alebo iné udalosti, ktoré zmeškal následkom meškania letu.***

---

22 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

Cestujúci by však nemali mať možnosť kumulovať ~~zodpovedajúce~~ práva, ~~najmä nie práva~~***pokiaľ príslušná náhrada alebo zníženie ceny poskytnuté*** podľa oboch ~~uvedených právnych~~ aktov ***chráni rovnaký záujem alebo má rovnaký cieľ***. ***Ak cestujúci predložia svoj nárok leteckému dopravcovi, ten by mal zaplatiť plnú výšku náhrady splatnej podľa nariadenia (ES) č. 261/2004. Ak si cestujúci uplatnia nárok podľa smernice (EÚ) 2015/2302, náhrada vyplatená leteckým dopravcom by sa mala odpočítať od platieb splatných podľa smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ základné práva chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ.*** **[PN 35]**

(35) Za súčasnú úroveň meškaní a zrušených letov v Únii nie sú zodpovední iba samotní leteckí dopravcovia. S cieľom podnietiť všetky subjekty pôsobiace v reťazci letectva k tomu, aby sa usilovali nájsť efektívne a včasné riešenia na minimalizáciu nepríjemností, ktoré cestujúcim spôsobujú meškania a rušenie letov, by právo leteckých dopravcov na nápravu od každej tretej strany, ktorá prispela k udalosti, ktorá vedie k náhrade alebo plneniu iných povinností, nemalo byť obmedzené nariadením (ES) č. 261/2004.

(36) Vo svojom rozsudku vo veci C-502/18 (CS a i. /České aerolinie a.s.)[23] o výklade nariadenia (ES) č. 261/2004, Súdny dvor rozhodol, že v prípade prípojných letov v rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia je každý prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý sa zúčastnil na uskutočnení aspoň jedného z týchto prípojných letov, povinný poskytnúť cestujúcemu náhradu podľa uvedeného nariadenia bez ohľadu na to, či let, ktorý tento letecký dopravca prevádzkoval, bol alebo nebol narušený. Aj keď sa v nariadení (ES) č. 261/2004 stanovuje, že prevádzkujúci dopravcovia, ktorí si plnia povinnosti podľa uvedeného nariadenia, môžu žiadať náhradu od akejkoľvek tretej strany, štúdia ukázala nízku účinnosť práva na nápravu, ktoré je stanovené v uvedenom nariadení. V dôsledku toho znášajú leteckí dopravcovia z Únie neprimeranú finančnú záťaž v porovnaní s leteckými dopravcami z tretích krajín. S cieľom obnoviť konkurencieschopnosť leteckých dopravcov z Únie v súlade s odporúčaniami správy s názvom „Budúcnosť európskej konkurencieschopnosti“ zo septembra 2024 (ďalej len „Draghiho správa“) a zachovať z dlhodobého hľadiska prepojenosť by sa preto revíziou nariadenia (ES) č. 261/2004 mala obmedziť zodpovednosť leteckého dopravcu na lety, ktoré prevádzkuje ako prevádzkujúci letecký dopravca. **[PN 36]**

[23] Rozsudok Súdneho dvora (deviata komora) z 11. júla 2019, CS a i. /České aerolinie a.s., vec C-502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

(37) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005[24] sa zmluvným leteckým dopravcom ukladá povinnosť informovať cestujúceho o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu a smernicou Rady 93/13/EHS[25] sa predávajúcemu alebo dodávateľovi ukladá povinnosť poskytovať spotrebiteľovi informácie o zmluvných podmienkach. Cestujúci by mali byť riadne informovaní o svojich právach v prípadoch narušenia letu a mali by byť náležite informovaní aj o samotných dôvodoch narušenia hneď, ako sú informácie k dispozícii. Uvedené informácie by ~~sa mali~~***mal letecký dopravca*** poskytnúť aj vtedy, keď cestujúci získal letenku cez sprostredkovateľa so sídlom v Únii. Uvedené informácie by mal prinajmenšom poskytovať letecký dopravca alebo sprostredkovateľ v prístupnom formáte a vo vhodných prípadoch prostredníctvom automaticky zasielaných, tzv. push notifikácií, z mobilných aplikácií alebo prostredníctvom iných digitálnych prostriedkov.
[PN 37]

---

24 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

25 Smernica Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách (Ú. v. ES L 95, 21.4.1993, s. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

~~(38) S cieľom zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich by vnútroštátne orgány presadzovania mali monitorovať presadzovanie nariadenia (ES) č. 261/2004 a rozhodnúť o vhodných sankciách s cieľom motivovať na dodržiavanie uvedeného nariadenia.~~ **[PN 38]**

(38a) Z osobitnej správy Európskeho dvora audítorov č. 15/2021 vyplýva, že vnútroštátne orgány presadzovania práva nemajú dostatočný prehľad o tom, ako prevádzkovatelia dodržiavajú práva cestujúcich. Aj Komisia vo svojich hodnoteniach dospela k záveru, že celkový prístup vnútroštátnych orgánov presadzovania práva k monitorovaniu vykonávania nariadení je výrazne odlišný: kým niektoré vnútroštátne orgány presadzovania práva sú zvyčajne veľmi proaktívne, iné podľa všetkého len reagujú na sťažnosti, ktoré dostanú. V záujme riešenia týchto nedostatkov a zabezpečenia lepšieho presadzovania práv cestujúcich by sa mechanizmy presadzovania mali posilniť udelením nezávislosti vnútroštátnym orgánom presadzovania práva, zriadením mechanizmu cezhraničnej spolupráce, zväčšením ich právomoci získavať informácie od dopravcov a zavedením účinnejšieho sankčného režimu. **[PN 39]**

(39) S cieľom zabezpečiť lepšie presadzovanie práv cestujúcich by členské štáty mali spotrebiteľom zabezpečiť prístup k mechanizmom mimosúdneho riešenia sporov po tom, ako títo spotrebitelia neúspešne predložili sťažnosť alebo žiadosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi. ~~Týmito mechanizmami by nemalo byť dotknuté právo členských štátov určiť, či by účasť leteckých dopravcov alebo sprostredkovateľov mala byť povinná~~***Letecký dopravcovia a sprostredkovatelia by mali byť povinní zúčastňovať sa v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na postupoch alternatívneho riešenia sporov a ich rozhodnutia by mali byť záväzné***. **[PN 40]**

(39a) Keďže obchodné letectvo je integrovaným trhom Únie, opatrenia na zaručenie presadzovania tohto nariadenia by mali byť účinnejšie na úrovni Únie s väčším angažovaním Komisie. Konkrétne to znamená, že Komisia by mala zverejňovaním zoznamu dopravcov, ktorí systematicky nedodržiavajú toto nariadenie, zvyšovať povedomie verejnosti o tom, ako leteckí dopravcovia dodržiavajú požiadavky na práva cestujúcich. **[PN 41]**

(40) Ak sa cestujúci rozhodnú pre úhradu výdavkov namiesto presmerovania, úhrada výdavkov by im mala byť vyplatená automaticky, včas a bez povinnosti predložiť osobitnú žiadosť.

(41) Cestujúci by mali byť leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom náležite informovaní o príslušných postupoch predkladania žiadostí o náhradu a podávania sťažností leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom a včas by mali dostať od leteckých dopravcov alebo sprostredkovateľov odpoveď. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti na letisku, lehoty na odpoveď by sa mohli predĺžiť.

(42) Cestujúci by takisto mali mať po sťažnostiach adresovaných leteckému dopravcovi možnosť predkladať individuálne spory subjektu alebo subjektom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov. Keďže však právo na účinný prostriedok nápravy pred súdom je základným právom uznaným v článku 47 Charty základných práv Európskej únie, nemali by uvedené opatrenia brániť ani obmedzovať cestujúcim prístup k súdom.

(43) Aby cestujúci mohli uplatňovať svoje práva týkajúce sa žiadostí, sťažností a individuálnych sporov, mali by mať možnosť podať žiadosť priamo a osobne leteckým dopravcom, sprostredkovateľom alebo príslušným orgánom podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 jasným a prístupným spôsobom.

(44) So zreteľom na Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím[26] by leteckí dopravcovia mali osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v zmysle vymedzenia v nariadení (ES) č. 1107/2006 ponúknuť možnosť podať bezplatne osobitné vyhlásenie o záujme, ktoré im podľa Montrealského dohovoru umožňuje žiadať o úplnú náhradu ***za stratu alebo škodu***, aby sa zabezpečilo, že poškodenie, zničenie alebo strata mobilnej pomôcky alebo zranenie alebo smrť uznaného asistenčného psa s osvedčením sa im nahradia v plnej výške. ***Leteckí dopravcovia by mali informovať cestujúcich o tomto vyhlásení a o súvisiacich právach pri rezervovaní letenky.*** **[PN 42]**

(45) Osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou by mala mať nárok okamžite dostať od leteckého dopravcu dočasnú náhradu mobilnej pomôcky v prípade straty, zničenia alebo poškodenia zapísanej mobilnej pomôcky. Keďže uznané asistenčné psy s osvedčením nie je možné ľahko nahradiť, mali by sa poskytnúť iné dočasné riešenia, ak dôjde k ich strate, smrti alebo zraneniu.

---

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

(46) ~~Cestujúcim nie je vždy jasné, akú batožinu si môžu vziať so sebou na palubu lietadla z hľadiska povolených rozmerov, povolenej hmotnosti alebo povoleného počtu kusov batožiny. Aby sa zabezpečila úplná informovanosť~~***Nariadením (ES) č. 261/2004 by sa mal zaručiť jeho cieľ, ktorým je zvýšenie štandardov ochrany a informovanosti*** cestujúcich ~~o povolenej nezapísanej aj zapísanej batožine zahrnutej do ich letenky~~***, posilnenie ich práv a zabezpečenie toho***, ***aby*** letecký dopravcovia ~~by mali tieto informácie jasne uviesť počas rezervácie a na letisku. S cieľom zabezpečiť cestujúcim dostatočné osobné pohodlie počas cesty, a ako uznal Súdny dvor vo svojom rozsudku~~***vykonávali svoju činnosť za harmonizovaných podmienok vrátane rozmerov príručnej batožiny. V súlade s rozsudkom Súdneho dvora*** vo veci C-487/12 (Vueling Airlines ~~SA /Instituto~~***SA/Instituto*** Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27]~~, cestujúci by mali mať možnosť vziať si bezplatne do kabíny osobné veci, ktoré predstavujú~~ ***by sa príručná batožina (t. j. batožina, ktorá nie je prihlásená) mala považovať za „***nevyhnutný aspekt ~~ich prepravy, a to za predpokladu, že tieto osobné veci spĺňajú príslušné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a primerané požiadavky z hľadiska hmotnosti a rozmerov. Za osobné veci, ktoré predstavujú nevyhnutné aspekty~~**“** prepravy cestujúcich~~, sa považujú predmety, ktoré sú nevyhnutné počas trvania cesty a môžu zahŕňať cestovné pasy a iné cestovné doklady, základné lieky, osobné zariadenia a materiály na čítanie, ako aj potraviny a nápoje zodpovedajúce dĺžke letu~~ ***pod podmienkou, že spĺňa „primerané požiadavky“, pokiaľ ide o jej hmotnosť a rozmery, a preto by jej preprava nemala podliehať príplatku k cene. Letecké spoločnosti by mali cestujúcim jasne oznámiť aj rozmery príručnej batožiny***. **[PN 43]**

---

[27] Rozsudok Súdneho dvora (piata komora) z 18. septembra 2014, Vueling Airlines SA /Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, vec C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

(46a) Ak sa v kabíne lietadla zabudne alebo stratí osobná alebo príručná batožina, mala by sa zaručiť lepšia zrozumiteľnosť, aby sa uľahčilo vybavovanie takýchto žiadostí, a tým sa celý proces zjednodušil a zabránilo sa dodatočnej záťaži alebo nedorozumeniam v súvislosti s cestujúcimi. **[PN 44]**

~~(47) Cestujúci by mali byť pri rezervácii informovaní v jasnom a prístupnom formáte o maximálnych rozmeroch a hmotnosti batožiny, ktorú si môžu priniesť do kabíny. Bez toho, aby bola dotknutá zásada slobody stanovovania cien, by leteckí dopravcovia mali stanoviť rozumnú politiku, pokiaľ ide o rozmery príručnej batožiny, ktorá umožní cestujúcim vziať si príručnú batožinu do kabíny za predpokladu, že spĺňa príslušné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. Vzhľadom na rôznorodosť politík leteckých dopravcov je vhodné, aby sa pri preskúmaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008[28] posúdila uskutočniteľnosť stanovenia jednotných minimálnych pravidiel týkajúcich sa príručnej batožiny.~~ **[PN 45]**

~~[28] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).~~

(48) Hudobné nástroje môžu mať obrovskú peňažnú, umeleckú a historickú hodnotu. Hudobné nástroje sú okrem toho nástroje, ktorými hudobníci vykonávajú svoju profesiu, s ktorými robia pravidelné skúšky a vystúpenia a ktoré nemožno ľahko nahradiť. Cestujúci by preto mali byť oprávnení priniesť si do kabíny hudobné nástroje na vlastnú zodpovednosť za predpokladu, že tieto nástroje budú spĺňať predpisy týkajúce sa kapacity, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany a pravidlá leteckého dopravcu týkajúce sa maximálneho povoleného množstva batožiny. ***Aby príslušní cestujúci mohli sami posúdiť, či ich hudobný nástroj možno umiestniť v kabíne lietadla, letecké spoločnosti by ich mali informovať o veľkosti úložných priestorov.*** Ak sú splnené požiadavky na kapacitu, bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu, letecký dopravca by sa mal usilovať umožniť cestujúcim prepravovať hudobné nástroje na ďalších sedadlách za predpokladu, že sa zaplatilo zodpovedajúce cestovné. Ak to nie je možné, hudobné nástroje by sa mali podľa možnosti prepravovať vhodným spôsobom v nákladnom priestore lietadla. Nariadenie (ES) č. 2027/97 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť. **[PN 46]**

(49) Vzhľadom na krátke lehoty na podávanie sťažností týkajúcich sa práv a povinností, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 2027/97, by leteckí dopravcovia mali cestujúcim umožniť podávať sťažnosť prostredníctvom formulára, ktorý im poskytnú vo formáte prístupnom pre osoby so zdravotným postihnutím, ako aj pre osoby, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje. Leteckí dopravcovia by mali sprístupniť formulár sťažnosti prinajmenšom vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach. Tento formulár sťažnosti by mal cestujúcemu umožniť okamžite podať sťažnosť ohľadom poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny.

(50) Článok 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2027/97 sa stal obsolétnym, keďže otázky poistenia teraz upravuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004[29]. Mal by sa preto vypustiť.

---

29 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

~~(51) V záujme zohľadňovania hospodárskeho vývoja je potrebné, aby leteckí dopravcovia pravidelne menili peňažné limity uvedené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2027/97 v súlade s revíziou, ktorú Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) vykonáva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.~~ **[PN 47]**

(52) V Draghiho správe sa kladie dôraz na kľúčovú úlohu dopravy z hľadiska konkurencieschopnosti Únie. V uvedenej správe sa takisto uvádza riziko odklonu podnikateľských aktivít z dopravných uzlov v Únii do dopravných uzlov v susedstve Únie vyplývajúce z asymetrických predpisov. Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa uplatňuje na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, len ak je prevádzkujúci letecký dopravca dotknutého letu leteckým dopravcom z Únie. ~~Komisia by do troch rokov od začatia uplatňovania nariadenia (ES) č. 261/2004 mala posúdiť, či je možné vykonať revíziu rozsahu~~***Tieto zistenia podporujú rozhodnutie zákonodarcu Únie revidovať rozsah*** pôsobnosti ~~uvedeného~~***tohto*** nariadenia a ďalej tak zvýšiť úroveň ochrany cestujúcich a posilniť rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov z Únie a z tretích krajín. **[PN 48]**

(53) ~~Mechanizmus~~***Finančná ochrana cestujúcich v prípade krachu leteckej spoločnosti je kľúčovým prvkom účinného režimu práv cestujúcich. Na posilnenie*** ochrany cestujúcich v ***leteckej doprave v*** prípade ***zrušenia letu z dôvodu*** platobnej neschopnosti leteckého dopravcu ***alebo pozastavenia prevádzky leteckého dopravcu následkom odňatia jeho prevádzkovej licencie by mali mať letecký dopravcovia povinnosť dostatočne preukázať zabezpečenie vyplácania náhrad cestujúcim alebo ich repatriácie***~~by sa mal posúdiť v kontexte revízie nariadenia (ES) č. 1008/2008~~. **[PN 49]**

(53a) Vytvorenie záručného fondu alebo systému povinného poistenia by napríklad malo leteckým dopravcom umožniť, aby sa cestujúcim mohli vyplácať náhrady alebo aby ich bolo možné repatriovať v prípade, keď sa ich lety zrušili z dôvodu platobnej neschopnosti leteckého dopravcu alebo zastavenia jeho prevádzky z dôvodu odňatia prevádzkovej licencie. **[PN 50]**

(54) Grónsko podlieha mimoriadne náročným meteorologickým podmienkam a vyznačuje sa veľmi nízkou hustotou obyvateľstva a odľahlosťou jeho osídlených oblastí. S cieľom zabezpečiť prepojenosť a zachovať dostupnosť letov v rámci Grónska by sa na lety v rámci Grónska nemali vzťahovať povinnosti týkajúce sa náhrady, a to ani vtedy, ak ide o prípojné lety s príletom na územie členského štátu alebo s odletom z územia členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy. **[PN 51]**

(55) Nariadením (ES) č. 261/2004 by nemalo byť dotknuté postavenie Gibraltárskej šije, na ktorej sa nachádza gibraltárske letisko, ani právomoc nad ňou, ani súvisiaca právna pozícia Španielskeho kráľovstva. Vzhľadom na súčasné okolnosti a s cieľom zabezpečiť právnu istotu by sa malo spresniť, že pravidlá v nariadení (ES) č. 261/2004 by sa mali uplatňovať na gibraltárske letisko len vtedy, ak je Španielske kráľovstvo po vyriešení sporu medzi ním a Spojeným kráľovstvom schopné vykonávať účinnú kontrolu nad gibraltárskym letiskom a zabezpečiť na tomto letisku uplatňovanie pravidiel stanovených v nariadení (ES) č. 261/2004, a pokiaľ bolo oznámenie o vyriešení tohto sporu uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie. **[PN 52]**

(55a) Toto nariadenie je v súlade so základnými právami a zásadami uznanými najmä v Charte základných práv Európskej únie, predovšetkým ochranou spotrebiteľov, právom na ochranu osobných údajov, zákazom akejkoľvek formy diskriminácie a integráciou osôb so zdravotným postihnutím, právom na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý súd. **[PN 53]**

(55b) V záujme zlepšenia ochrany cestujúcich v leteckej doprave na cestách za hranice Únie by sa otázky ich práv mali riešiť aj v bilaterálnych a medzinárodných dohodách. **[PN 54]**

(55c) Na všetkých letiskách v Únii s ročným objemom osobnej dopravy viac ako 1 milión cestujúcich by sa mali cestujúcim s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorí potrebujú zariadenia na prezliekanie a toaletné zariadenia (tzv. prezliekarne), bezplatne poskytovať osobitné priestory. **[PN 55]**

(56) Keďže ciele tohto nariadenia, a to ochrana práv cestujúcich v leteckej doprave spravodlivým a vyváženým spôsobom, zabezpečenie konkurencieschopnosti odvetvia letectva Únie a zachovanie prepojenosti pre cestujúcich v dlhodobom horizonte, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 261/2004 sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1
Predmet úpravy

Týmto nariadením sa za podmienok, ktoré sú v ňom špecifikované, stanovujú minimálne práva cestujúcich v leteckej doprave v týchto situáciách:

a) bol im odmietnutý nástup do lietadla;

b) ich let bol zrušený, má meškanie alebo bol preplánovaný na iný čas;

c) zmeškali prípojný let;

d) ich trieda sa zmenila na vyššiu alebo nižšiu.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) písmená b) až f) sa nahrádzajú takto:

„b) „prevádzkujúci letecký dopravca“ znamená leteckého dopravcu, ktorý uskutočňuje alebo plánuje uskutočniť let na základe zmluvy o leteckej preprave s cestujúcim alebo v mene inej právnickej osoby alebo fyzickej osoby, ktorá uzavrela zmluvu s týmto cestujúcim, vrátane leteckého dopravcu, ktorý na vykonávanie svojich letov používa lietadlo iného leteckého dopravcu s posádkou alebo bez posádky tohto iného dopravcu;

c) „letecký dopravca z Únie“ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

ca) „riadiaci orgán letiska“ znamená orgán, ktorého cieľom podľa vnútroštátnych zákonov, právnych predpisov alebo zmlúv je v závislosti od situácie prípadne aj v spojení s inými činnosťami správa a riadenie letiska alebo infraštruktúr siete letísk a koordinácia a kontrola činností rôznych prevádzkovateľov prítomných na dotknutom letisku alebo sieti letísk; **[PN 56]**

d) „organizátor“ znamená osobu v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302**;

e) „balík služieb“ znamená kombináciu cestovných služieb v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice (EÚ) 2015/2302;

f) „letenka“ znamená platný dôkaz o zmluve o leteckej preprave bez ohľadu na jeho formu;

fa) „celkové náklady na letenku“ znamenajú konečnú cenu, ktorá sa má zaplatiť na konci rezervačného procesu a ktorá zahŕňa letecké cestovné a všetky príslušné dane, platby, príplatky a poplatky zaplatené za všetky voliteľné a nevoliteľné služby zahrnuté v letenke, s výnimkou sprostredkovateľských poplatkov, bez ohľadu na to, či tieto osobitné sumy a poplatky boli zaplatené spolu s cestovným za dopravnú službu, alebo neskôr samostatne; **[PN 57]**

fb) „rezervácia“ znamená skutočnosť, že cestujúci má letenku alebo iný dôkaz, z ktorého vyplýva, že rezervácia bola potvrdená a zaregistrovaná leteckým dopravcom alebo organizátorom; **[PN 58]**

---

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).“

~~b)~~ ~~písmeno g) sa vypúšťa;~~ **[PN 59]**

c) písmená h) až l) sa nahrádzajú takto:

„h) „konečné miesto určenia“ znamená miesto určenia letu alebo posledného prípojného letu v rámci cesty;

i) „osoba so zdravotným postihnutím“ a „osoba so zníženou pohyblivosťou“ znamená každú osobu, ~~ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v spojení s rôznymi prekážkami môže obmedziť jej plnohodnotné a efektívne využívanie dopravy za rovnakých podmienok, ako majú ostatní cestujúci, alebo~~ ktorej pohyblivosť pri ~~využívaní~~***používaní*** dopravy je znížená v dôsledku ***akéhokoľvek telesného postihnutia (zmyslového alebo pohybového, trvalého alebo dočasného), duševného postihnutia alebo poruchy, alebo akejkoľvek inej príčiny zdravotného postihnutia, alebo v dôsledku veku a ktorej stav si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôsobenie služby, ktorá je k dispozícii všetkým cestujúcim, jej osobitným potrebám*** ~~veku~~; **[PN 60]**

j) „odmietnutie nástupu do lietadla“ znamená odmietnutie leteckej prepravy cestujúcich, hoci sa dostavili na nástup podľa podmienok stanovených v článku 4 ods. 1, alebo keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli~~, okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie ich nástupu do lietadla, ako sú zdravie, bezpečnosť, bezpečnostná ochrana alebo nedostatočné cestovné doklady~~; **[PN 61]**

k) „dobrovoľník“ znamená cestujúceho, ktorý sa dostavil na nástup do lietadla podľa podmienok stanovených v článku 4 ods. 1 a kladne reagoval na výzvu leteckého dopravcu adresovanú cestujúcim, ktorí sú pripravení nenastúpiť na palubu lietadla na svoj let výmenou za výhody;

l) „zrušenie“ znamená nevykonanie letu, ktorý bol predtým plánovaný a na ktorý bola uzavretá zmluva o leteckej preprave, a zahŕňa situácie, keď:

i) lietadlo vzlietlo, ale bolo z nejakého dôvodu buď presmerované na iné letisko, ako je letisko príletu uvedené na letenke, alebo bolo presmerované späť na letisko odletu a nemohlo pokračovať na letisko príletu uvedené na letenke, ~~pokiaľ skutočné letisko príletu a letisko príletu uvedené na letenke neslúžia tomu istému mestu, veľkomestu~~ alebo ~~regiónu a letecký dopravca nezabezpečil cestujúcemu prepravu na letisko príletu uvedené na letenke,~~ alebo **[PN 62]**

ii) cestujúcemu bola vydaná letenka na let, pričom čas odletu uvedený na letenke cestujúceho bol preložený na skorší čas o viac ako jednu hodinu~~, pokiaľ nedošlo k zmene času odbavenia a nástupu do lietadla, alebo pokiaľ cestujúci nenastúpil na let s preplánovaným časom odletu;;~~**.“ [PN 63]**

d) dopĺňajú sa tieto písmená:

„m) „tretia krajina“ znamená akúkoľvek krajinu alebo časť územia členského štátu, na ktoré sa nevzťahujú zmluvy;

n) „meškanie pri odlete“ znamená rozdiel medzi časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom odletu;

o) „meškanie pri prílete“ znamená rozdiel medzi časom príletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom príletu; ***za let s meškaním pri prílete sa považuje aj let, pri ktorom lietadlo vzlietne, no vzápätí sa musí vrátiť na letisko odletu, aby opätovne vzlietlo neskôr;*** **[PN 64]**

p) „trieda prepravy“ znamená časť kabíny lietadla určená pre cestujúcich, ktorá sa vyznačuje ~~rozdielnymi sedadlami~~***buď špecifickým kódom uvedeným v zmluve o leteckej preprave alebo kombináciou rozdielnych sedadiel***, rozdielnou konfiguráciou sedadiel ~~alebo akýmkoľvek iným rozdielom~~***a inými rozdielmi*** v službách poskytovaných cestujúcim v porovnaní s ostatnými časťami kabíny***, ako je napríklad špecifická strava***; **[PN 65]**

q) „zmluva o leteckej preprave“ znamená zmluvu o preprave uzavretú medzi leteckým dopravcom alebo jeho splnomocneným zástupcom a cestujúcim ***alebo cestujúcimi*** na účely poskytnutia jedného alebo viacerých letov; **[PN 66]**

~~r)~~ ~~„mimoriadne okolnosti“ znamenajú okolnosti, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a sú mimo jeho účinnej kontroly, ako sú okolnosti uvedené v nevyčerpávajúcom zozname mimoriadnych okolností uvedenom v bode 1 prílohy, ale vylučujú okolnosti uvedené v nevyčerpávajúcom zozname okolností uvedenom v bode 2 prílohy;~~ **[PN 67]**

s) „let“ znamená operáciu leteckej dopravy uskutočnenú jedným lietadlom medzi dvomi letiskami, ako sa uvádza na letenke, a to podľa vopred určeného plánu cesty, letového poriadku a s jedným identifikačným číslom bez ohľadu na to, či zahŕňa zastávky uskutočnené z výlučne technických a prevádzkových dôvodov;

t) „prípojný let“ znamená let, ktorý je v rámci cesty ***na základe jednej zmluvy o preprave alebo jednej rezervácie, alebo obidvoch*** určený na to, aby cestujúcemu umožnil odlet z počiatočného miesta odletu a prílet do miesta transferu, v ktorom nastúpi na iný let, alebo je určený na to, aby umožnil cestujúcemu odlet z miesta transferu s cieľom umožniť cestujúcemu docestovať do iného miesta transferu alebo konečného miesta určenia cestujúceho; **[PN 68]**

u) „medzipristátie“ znamená úmyselné prerušenie cesty na základe jednej zmluvy o leteckej preprave na čas, ktorý presahuje čas potrebný na priamy tranzit, alebo pri zmene letov na čas, ktorý zvyčajne trvá až do času odletu nasledujúceho prípojného letu a ktorý vo výnimočných prípadoch zahŕňa prenocovanie;

v) „cesta“ znamená let alebo prípojné lety, ktorými sa cestujúci prepravuje z počiatočného miesta odletu do konečného miesta určenia cestujúceho podľa jednej zmluvy o leteckej preprave, pričom let tam a let späť sa považujú za samostatné cesty;

w) „čas odletu“ znamená čas, keď lietadlo opustí odletové stojisko, a to buď odtlačením alebo vlastným pohonom (čas začatia rolovania);

x) „čas príletu“ znamená čas zapnutia parkovacích bŕzd lietadla na príletovom stojisku (čas umiestnenia klinov);

y) „zdržanie na odbavovacej ploche“ znamená časový úsek dlhší než 30 minút, počas ktorého zostáva lietadlo pri odlete na zemi od momentu zatvorenia dverí lietadla do momentu jeho vzletu, alebo časový úsek dlhší než 30 minút od momentu, keď sa lietadlo pri prílete dotkne zeme, do momentu otvorenia dverí;

z) „noc“ znamená čas od polnoci do 6.00 hod.;

za) „dieťa“ znamená osobu, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu podľa zmluvy o leteckej preprave menej ako 14 rokov;

zaa) „dieťa bez sprievodu“ znamená dieťa, ktoré cestuje bez dospelej sprevádzajúcej osoby, keď letecký dopravca prevzal zodpovednosť za starostlivosť o toto dieťa v súlade so svojimi uverejnenými pravidlami; **[PN 69]**

zb) „dieťa do dvoch rokov“ znamená osobu, ktorá má v deň odletu daného letu alebo prvého prípojného letu podľa zmluvy o leteckej preprave menej ako dva roky;

zc) „trvanlivý nosič“ znamená akýkoľvek nástroj, ktorý umožňuje cestujúcemu uchovávať informácie spôsobom, ktorý k nim umožňuje prístup pre budúce využitie počas obdobia zodpovedajúceho účelu týchto informácií a ktorý umožňuje nezmenenú reprodukciu uložených informácií;

zd) „prístupný formát“ znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám vrátane umožnenia rovnako reálneho a pohodlného prístupu takejto osobe aký má osoba bez akejkoľvek poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s príslušnými právnymi predpismi, najmä smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882*;

ze) „narušenie“ znamená odmietnutie nástupu do lietadla, zrušenie, meškanie pri odlete, meškanie pri prílete alebo zdržanie na odbavovacej ploche;

zf) „počiatočné miesto odletu“ znamená miesto odletu daného letu alebo prvého prípojného letu v rámci cesty;

zfa) „osobná vec“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a buď má maximálne rozmery 40 x 30 x 15 cm, alebo spĺňa podmienku, že sa zmestí pod sedadlo nachádzajúce sa pred sedadlom, na ktorom sedí cestujúci; **[PN 70]**

zfb) „príručná batožina“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá nie je osobnou vecou a ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu. **[PN 71]**

---

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3
Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy;

b) na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, pokiaľ im neboli poskytnuté ***rovnocenné*** výhody alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine~~, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom príslušného letu je letecký dopravca z Únie~~.
[PN 72]

2. Odsek 1 sa uplatňuje pod podmienkou, že cestujúci:

   a) majú letenku na príslušný let; alebo

   b) boli leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom presunutí z letu, na ktorý mali letenku, na iný let, bez ohľadu na dôvod.

~~3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo ani nepriamo dostupné pre verejnosť. Avšak uplatňuje sa na cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo sprostredkovateľom v rámci vernostného programu alebo iného obchodného programu.~~ **[PN 73]**

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 ods. 2 písm. d), sa toto nariadenie vzťahuje len na cestujúcich prepravovaných motorovým lietadlom s pevnými krídlami.

5. Pokiaľ nie je stanovené inak, za splnenie povinností podľa tohto nariadenia je zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca.

6. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12 tohto nariadenia, sa toto nariadenie vzťahuje aj na cestujúcich prepravovaných v súlade s podmienkami stanovenými v zmluve o balíku cestovných služieb, ako je vymedzená v článku 3 bode 3 smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ uvedená zmluva o balíku cestovných služieb nie je ukončená alebo jej plnenie nie je narušené z iných dôvodov, než je narušenie uvedeného letu.

~~7. Článok 7 tohto nariadenia sa neuplatňuje, ak k narušeniu dôjde na prípojnom lete s odletom z letiska v Grónsku a s príletom na letisko v Grónsku.~~ **[PN 74]**

~~8. Týmto nariadením nie je dotknutá právna pozícia Španielskeho kráľovstva, pokiaľ ide o územie Gibraltáru, ako aj šiju a letisko postavené na nej.~~ **[PN75]**

~~Bude sa uplatňovať na gibraltárske letisko, keď Španielske kráľovstvo bude môcť po vyriešení svojho sporu so Spojeným kráľovstvom vykonávať účinnú kontrolu nad uvedeným letiskom a zabezpečiť na tomto letisku uplatňovanie tohto nariadenia. Španielske kráľovstvo oznámi Komisii splnenie týchto podmienok a Komisia toto oznámenie o vyriešení uvedeného sporu uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie. Toto nariadenie sa uplatňuje na uvedené letisko od prvého dňa mesiaca nasledujúceho po dni uverejnenia uvedeného oznámenia v Úradnom vestníku Európskej únie.~~“

[PN 76]

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Odmietnutie nástupu do lietadla

1. Tento článok sa vzťahuje na cestujúcich, ktorí sa dostavia na nástup do lietadla pri odletovom východe po dokončení odbavenia online alebo odbavenia na letisku, ako je stanovené a v čase, ktorý uviedol prevádzkujúci letecký dopravca alebo sprostredkovateľ vopred a písomne (a to aj elektronickými prostriedkami), alebo ak čas nástupu do lietadla nie je uvedený, najneskôr 45 minút pred časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Tento článok sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí sa nedostavia na nástup do lietadla, keď boli vopred informovaní o tom, že im bude odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že odmietne nástup do lietadla, bezodkladne o tom informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o právo na úhradu výdavkov ~~alebo~~***,*** presmerovanie ~~podľa článku 8~~***a náhradu*** a právo na pomoc podľa ~~článku 9~~***tohto nariadenia***. **[PN 77]**

Prevádzkujúci letecký dopravca vyzve dobrovoľníkov za podmienok, ktoré sa dohodnú medzi každým dobrovoľníkom a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. ~~Táto~~***Letecký dopravca informuje dobrovoľníkov o ich právach v súlade s týmto nariadením.*** Dohoda s každým dobrovoľníkom o výhodách nahrádza právo dobrovoľníka na náhradu podľa článku 7 ods. ~~1vtedy~~***1 vtedy***, ak ju dobrovoľník výslovne schváli prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči. Ak takéto schválenie chýba, prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ~~bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla~~ poskytne ***okamžite*** dobrovoľníkovi náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1. **[PN 78]**

3. Ak nie je počet prihlásených dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup do lietadla zostávajúcim cestujúcim s letenkou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli s výnimkou cestujúcich uvedených v článku 11.

4. Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ihneď spresní dotknutým cestujúcim informácie o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16a.

   Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim jasným spôsobom výber medzi úhradou výdavkov a presmerovaním v súlade s článkom 8. Odchylne od článku 8 ods. 1 písm. a), ak majú cestujúci, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, nárok na úhradu výdavkov, táto úhrada výdavkov sa poskytne ~~bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla~~***okamžite***. **[PN 79]**

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý odmietol nástup do lietadla, ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9. Odchylne od článku 9 ods. 1 písm. a) sa občerstvenie poskytuje okamžite.

Prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý cestujúcim odmietol nástup do lietadla proti ich vôli, poskytne dotknutým cestujúcim ***okamžitú*** náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 ~~bez zbytočného odkladu a najneskôr do siedmich kalendárnych dní od odmietnutia nástupu do lietadla~~. **[PN 80]**

5. ~~Odseky 3 a 4 sa uplatňujú aj na spiatočné lety, pri ktorých je cestujúcemu odmietnutý nástup do lietadla z dôvodu, že cestujúci nenastúpil na let tam, na ktorý sa vzťahuje tá istá zmluva o leteckej preprave.~~ **[PN 81]**

5a. Cestujúcemu sa nesmie odmietnuť nástup do lietadla na spiatočnej ceste, a to ani ak ide o spiatočnú cestu, ktorú tvorí viacero letov, z dôvodu, že nenastúpil na let tam v rámci spiatočnej letenky, alebo na tento účel nezaplatil doplatok. Tento článok sa vzťahuje na prípady, keď je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla z takýchto dôvodov. Prevádzkujúci letecký dopravca navyše ihneď poskytne príslušným cestujúcim náhradu v súlade s článkom 7 a pomoc v súlade s článkami 8 a 9.“ **[PN 82]**

~~6. Ak cestujúci alebo sprostredkovateľ žiada o opravu chyby v mene alebo priezvisku jedného alebo viacerých cestujúcich alebo v prípade administratívnej zmeny týchto mien alebo priezvisk, prevádzkujúci letecký dopravca do 48 hodín pred odletom urobí aspoň raz jeho opravu alebo zmenu bez toho, aby cestujúcemu alebo sprostredkovateľovi účtoval akýkoľvek dodatočný poplatok.“~~ **[PN 83]**

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5
Zrušenie

1. V prípade zrušenia letu prevádzkujúci letecký dopravca zrušeného letu ihneď informuje dotknutých cestujúcich. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň oznámi dotknutým cestujúcim ich osobitné práva podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o úhradu výdavkov alebo presmerovanie podľa článku 8 a pomoc podľa článku 9, a tiež im poskytne informácie o postupe pri podaní žiadosti o náhradu podľa článku 7 a o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16a.

Prevádzkujúci letecký dopravca ~~bez zbytočného odkladu oznámi dotknutým cestujúcim dôvody zrušenia. Cestujúci majú právo dostať na požiadanie dôvody~~***informuje dotknutých cestujúcich elektronickými prostriedkami o dôvodoch*** zrušenia ~~písomne. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne~~***hneď, ako sú*** tieto informácie ~~jasným spôsobom do siedmich kalendárnych dní od predloženia žiadosti~~***k dispozícii a v každom prípade najneskôr do 30 minút po plánovanom čase odletu***. **[PN 84]**

2. Prevádzkujúci letecký dopravca zrušeného letu bez zbytočného odkladu ponúkne dotknutým cestujúcim jasným spôsobom výber medzi úhradou výdavkov a presmerovaním v súlade s článkom 8.

3. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

4. Cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu zrušeného letu ~~náhradu~~ v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), ~~alebo~~***a/alebo*** ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete prekračujúcim ~~prahové hodnoty stanovené~~***prahovú hodnotu stanovenú*** v článku 7 ods. 2 po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b). Na tento účel letecký dopravca systematicky poskytuje cestujúcim vopred vyplnený formulár v prístupnom formáte a na ~~trvalom~~***trvanlivom*** nosiči ***v súlade s článkom 16aa nariadenia (2023/0437(COD)) o presadzovaní práv cestujúcich v Únii***. Letecký dopravca poskytne odpoveď v lehote stanovenej v článku 7 ods. 5. **[PN 85]**

5. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu zabrániť, ani keby letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na takéto mimoriadne okolnosti sa možno odvolávať len v rozsahu, v akom ovplyvňujú dotknutý let alebo ~~aspoň jeden z troch predchádzajúcich letov, ktoré malo podľa plánu vykonať v následnom poradí to isté lietadlo~~***predchádzajúci let toho istého lietadla***, a za predpokladu, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a zrušením letu. Dôkazné bremeno týkajúce sa existencie tejto priamej príčinnej súvislosti nesie prevádzkujúci letecký dopravca. ***Ak letecký dopravca nepredloží písomný dôkaz o existencii mimoriadnych okolností, zaplatí náhradu, ktorá sa uvádza v článku 7.*** **[PN 86]**

6. Právo na pomoc podľa odseku 3 a náhradu podľa odseku 4 sa neuplatňuje, ak boli cestujúci o zrušení informovaní najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Dôkazné bremeno súvisiace s tým, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

6a. V prípade zrušenia letu z dôvodu platobnej neschopnosti, úpadku alebo pozastavenia alebo prerušenia aktivít leteckého dopravcu majú uviaznutí cestujúci nárok na náhradu, spiatočný let na miesto odletu alebo presmerovanie a na starostlivosť, ako sa uvádza v článkoch 8 a 9 tohto nariadenia. Nárok na náhradu majú rovnako aj leteckí cestujúci, ktorí ešte nenastúpili na cestu. Leteckí dopravcovia preukážu, že prijali všetky potrebné opatrenia, ako je uzavretie poistenia či vytvorenie záručného fondu, aby mohli podľa potreby zabezpečiť starostlivosť, vyplatenie náhrad či presmerovanie cestujúcich, ktorí uviazli. Tieto práva sa vzťahujú na všetkých príslušných cestujúcich bez ohľadu na ich bydlisko, miesto odletu alebo miesto zakúpenia letenky.“ **[PN 87]**

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6
Meškanie

1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca očakáva meškanie letu, dotknutých cestujúcich o tom informuje pokiaľ možno ihneď, ale najneskôr v čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho. Cestujúci v rámci možností dostávajú pravidelné aktuálne informácie o situácii v reálnom čase. Prevádzkujúci letecký dopravca zároveň dotknutých cestujúcich informuje o ich osobitných právach podľa tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na daný prípad, najmä pokiaľ ide o pomoc podľa článku 9, poskytne im informácie o postupe pri žiadosti o náhradu podľa článku 7 a o vybavovaní sťažností podľa článkov 15a a 16a.

Prevádzkujúci letecký dopravca ~~bez zbytočného odkladu~~***hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii, a najneskôr do 30 minút po plánovanom čase odletu*** oznámi dotknutým cestujúcim dôvody meškania letu. Cestujúci majú právo dostať na požiadanie dôvody meškania pri prílete písomne. Prevádzkujúci letecký dopravca omeškaného letu ~~poskytne tieto informácie jasným spôsobom do siedmich kalendárnych dní od predloženia~~***doručí cestujúcim do 48 hodín od narušenia cesty vopred vyplnený jednotný formulár*** žiadosti ***na účely úhrady výdavkov a náhrady v súlade s článkom 6c***. **[PN 88]**

2. Prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim pomoc v súlade s článkom 9.

3. Ak meškanie dosiahne ~~prahové hodnoty stanovené~~***prahovú hodnotu stanovenú*** v článku 7 ods. 2, ~~počítané~~***počítanú*** od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho, prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu na výber medzi úhradou výdavkov a presmerovaním v súlade s článkom 8. **[PN 89]**

3a. Cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho dopravcu v súlade s článkom 7, ak odletia najviac jednu hodinu pred plánovaným časom odletu a na konečné miesto učenia dorazia s meškaním dve hodiny alebo viac po plánovanom čase príletu, za predpokladu, že celková strata času cestujúceho pred odletom a po meškaní pri prílete sa rovná alebo je vyššia ako prahová hodnota stanovená v článku 7 ods. 2. **[PN 90]**

4. Cestujúci majú ~~na požiadanie~~ právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete ~~prekračujúcim prahové hodnoty stanovené~~***prekračujúcom prahovú hodnotu stanovenú*** v článku 7 ods. 2. ***Na tento účel prevádzkujúci letecký dopravca systematicky do 48 hodín od meškania poskytne cestujúcim vopred vyplnený formulár v súlade s článkom 16aa nariadenia (2023/0437(COD)) o presadzovaní práv cestujúcich v Únii.*** **[PN 91]**

Cestujúci majú právo dostať ~~na základe žiadosti~~ náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu omeškaného letu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete ~~prekračujúcim prahové hodnoty stanovené~~***prekračujúcom prahovú hodnotu stanovenú*** v článku 7 ods. 2 po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b). **[PN 92]**

5. Tento článok sa uplatňuje aj vtedy, ak prevádzkujúci letecký dopravca posunul čas odletu uvedený na letenke cestujúceho na neskôr.

   Právo na pomoc podľa odseku 2 a úhradu výdavkov podľa odseku 4 sa neuplatňuje, ak bol cestujúci o takejto zmene informovaný najmenej 14 kalendárnych dní pred dátumom odletu uvedeným na letenke cestujúceho. Dôkazné bremeno súvisiace s tým, či a kedy bol cestujúci informovaný o zmene času, nesie prevádzkujúci letecký dopravca.

6. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že meškanie pri prílete bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a nedalo sa mu zabrániť, ani keby letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia. Na takéto mimoriadne okolnosti sa možno odvolávať len v rozsahu, v akom ovplyvňujú dotknutý let alebo ~~aspoň jeden z troch predchádzajúcich letov, ktoré malo podľa plánu vykonať v následnom poradí to isté lietadlo~~***prinajmenšom predchádzajúci let toho istého lietadla***, a za predpokladu, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a meškaním pri odlete následného letu. Dôkazné bremeno týkajúce sa existencie tejto priamej príčinnej súvislosti nesie prevádzkujúci letecký dopravca. ***Ak letecký dopravca nepredloží písomný dôkaz o existencii mimoriadnych okolností, zaplatí náhradu, ktorá sa uvádza v článku 7. Uvedené skutočnosti nevynímajú leteckých dopravcov z požiadavky na poskytovanie pomoci cestujúcim, v súlade s článkom 9.“*** **[PN 93]**

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

Zdržanie na odbavovacej ploche

1. V prípade zdržania na odbavovacej ploche prevádzkujúci letecký dopravca poskytuje cestujúcim v rámci možností pravidelné aktuálne informácie v reálnom čase.

2. S výhradou obmedzení týkajúcich sa bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany zabezpečí prevádzkujúci letecký dopravca v prípade zdržania na odbavovacej ploche náležité vykurovanie alebo chladenie v kabíne pre cestujúcich, poskytne bezplatne prístup k hygienickým zariadeniam na palube a zabezpečí, aby cestujúcim uvedeným v článku 11 bola venovaná potrebná pozornosť. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne na palube bezplatne pitnú vodu, pokiaľ to nepredĺži zdržanie na odbavovacej ploche alebo to nie je v rozpore s požiadavkami v oblasti bezpečnosti alebo bezpečnostnej ochrany letectva.

3. Ak zdržanie na odbavovacej ploche dosiahne ~~tri~~***dve*** hodiny na letisku ***s komerčnou osobnou dopravou*** nachádzajúcom sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, lietadlo sa presunie k odletovému východu alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie, kde sa cestujúcim umožní vystúpiť. Zdržanie na odbavovacej ploche sa môže predĺžiť nad rámec uvedeného času, len ak existujú dôvody v oblasti bezpečnosti, prisťahovalectva, riadenia letovej prevádzky alebo bezpečnostnej ochrany, pre ktoré lietadlo nemôže opustiť svoju pozíciu na odbavovacej ploche. **[PN 94]**

4. Cestujúci, ktorí vystúpili v súlade s odsekom 3, majú nárok na práva stanovené v článku 6 a v príslušných prípadoch v článku 11, pričom sa zohľadní zdržanie na odbavovacej ploche a čas odletu uvedený na letenke cestujúceho.

Článok 6b

Zmeškaný prípojný let počas ciest uskutočnených na základe jednej zmluvy o leteckej preprave

1. Ak cestujúci v dôsledku narušenia predchádzajúceho letu zmešká prípojný let počas cesty, prevádzkujúci letecký dopravca predchádzajúceho letu je zodpovedný za to, aby bolo cestujúcemu poskytnuté presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b) a pomoc v súlade s článkom 9.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca nemôže cestujúceho presmerovať do uplynutia času stanoveného v článku 7 ods. 2 písm. a) a b) a vypočítaného od času odletu, ktorý je uvedený na letenke cestujúceho na zmeškaný prípojný let, prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim bez zbytočného odkladu a jasným spôsobom na výber úhradu výdavkov alebo presmerovanie v súlade s článkom 8.

3. Cestujúci majú tiež právo dostať ~~na základe žiadosti~~ náhradu od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje narušený let, v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete prekračujúcim čas stanovený v článku 7 ods. 2. **[PN 95]**

   Cestujúci majú právo získať od leteckého dopravcu, ktorý prevádzkuje narušený let, ~~na požiadanie~~ náhradu v súlade s článkom 7 ods. 1 a 3, ak si vyberú úhradu výdavkov v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. a) alebo presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c), alebo ak docestujú do svojho konečného miesta určenia s meškaním pri prílete prekračujúcim čas stanovený v článku 7 ods. 2 po tom, ako sa rozhodli pre presmerovanie v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. b). **[PN 96]**

Ak sa uplatňujú odseky 2 a 3 tohto článku, prevádzkujúci letecký dopravca systematicky do 48 hodín od zmeškaného prípojného letu poskytne cestujúcim vopred vyplnený formulár v súlade s článkom 16aa nariadenia [2023/0437(COD)] o presadzovaní práv cestujúcich v Únii. **[PN 97]**

~~4. Ak cestujúci plánuje a uskutoční medzipristátie, letisko, na ktorom sa uskutočňuje medzipristátie, sa považuje za konečné miesto určenia cestujúceho.~~ **[PN 98]**

Článok 6c
Mimoriadne okolnosti

1. Udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti príslušného leteckého dopravcu a sú mimo jeho skutočnej kontroly, sa považujú za mimoriadne okolnosti. Na účely tohto nariadenia sa mimoriadne okolnosti obmedzujú na okolnosti uvedené v prílohe.

2. ***Ak má cestujúci právo na náhradu od leteckého dopravcu v súlade s článkami 4, 5 a 6, letecký dopravca doručí cestujúcemu do 48 hodín písomné informácie o prítomnosti či neprítomnosti mimoriadnych okolností a poskytne mu prístup k vopred vyplnenému jednotnému formuláru v súlade s [článkom 16aa nariadenia [2023/...] o presadzovaní práv cestujúcich v Únii].***

3. ***Ak sa vyskytne mimoriadna udalosť mimo kontroly jedného alebo viacerých členských štátov, ktorá má významný vplyv na leteckú dopravu so závažnými nepriaznivými dôsledkami pre odvetvie leteckej dopravy a ktorá nie je zahrnutá v prílohe k tomuto nariadeniu, Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 16h s cieľom zmeniť úplný zoznam uvedený v danej prílohe doplnením príslušnej mimoriadnej okolnosti, ak je to nevyhnutne potrebné na to, aby bolo možné na takúto mimoriadnu udalosť reagovať.“***
[PN 99]

8. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Právo na náhradu

1. V prípade narušenia sa za podmienok vymedzených v článku 4, 5, 6 alebo 6a a v tomto článku uplatňujú tieto náhrady:

   a) 300 EUR v prípade všetkých ciest ~~v rámci Únie a v prípade ciest~~ na vzdialenosť ~~3 500~~***1 500*** km alebo menej; **[PN 100]**

   b) ~~500~~***400*** EUR v prípade ***všetkých*** ciest nad ***1 500 km a do*** 3 500 km~~.~~***;*** **[PN 101]**

   ba) 600 EUR v prípade všetkých ciest so vzdialenosťou nad 3 500 km; **[PN 102]**

   ~~Odchylne od písmena a) sa v prípade ciest medzi najvzdialenejšími regiónmi a iným územím členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, výška náhrady určí na základe skutočnej vzdialenosti ciest.~~ **[PN 103]**

1a. Komisia prijme každé tri roky delegovaný akt, ktorým automaticky prispôsobí výšku náhrad uvedených v tomto odseku celkovej miere inflácie kombinovanej za tri predchádzajúce roky podľa európskeho indexu spotrebiteľských cien, ktorý uverejnil Eurostat v zmysle nariadenia (EÚ) 2016/792*. **[PN 104]**

2. V prípade meškania pri prílete po presmerovaní v dôsledku zrušenia podľa článku 5, meškania pri prílete podľa článku 6 alebo meškania pri prílete po zmeškanom prípojnom lete podľa článku 6b vzniká právo na náhradu v prípade meškania pri prílete~~, ktorého dĺžka trvania presahuje:~~ ***alebo za stratu času podľa článku 6 ods. 3a v trvaní troch hodín alebo viac bez ohľadu na vzdialenosť cesty.*** **[PN 105]**

~~a)~~ ~~štyri hodiny v prípade všetkých ciest v rámci Únie a v prípade ciest na vzdialenosť 3 500 km alebo menej;~~ **[PN 106]**

~~b)~~ ~~šesť hodín v prípade ciest nad 3 500 km.~~ **[PN 107]**

3. Pri určovaní vzdialeností na účely tohto nariadenia je základom pre výpočet vzdialenosť medzi počiatočným miestom odletu a konečným miestom určenia. V prípade prípojného letu sa berie do úvahy len počiatočné miesto odletu a letisko konečného miesta určenia. Uvedené vzdialenosti sa merajú metódou ortodromickej dráhy.

4. Ak sa cestujúci rozhodli pokračovať ~~v~~***vo svojej*** ceste podľa článku 8 ods. 1 písm. ***a), b) alebo c)*** ~~b)~~ a pri presmerovaní nastane ďalšie narušenie, ~~môže cestujúcemu~~***právo cestujúceho na náhradu sa zachová*** počas ~~jeho cesty~~***presmerovania do počiatočného miesta odchodu alebo*** do konečného miesta určenia ~~vzniknúť právo na náhradu iba raz~~. **[PN 108]**

4a. Náhrada uvedená v odseku 1 sa vypláca elektronickým bankovým prevodom na účet, ktorý určí cestujúci podávajúci žiadosť. Prevádzkujúci letecký dopravca a cestujúci, ktorý podal žiadosť, sa môžu na trvanlivom nosiči dohodnúť, že náhrada bude vyplatená iba kreditnou kartou alebo v hotovosti. **[PN 109]**

4b. Dôkazné bremeno s cieľom určiť, kedy a ako cestujúci prijal dohodu o forme vyplatenia náhrady podľa odseku 4a tohto článku, je na strane prevádzkujúceho leteckého dopravcu. **[PN 110]**

5. Žiadosti o náhradu podľa tohto článku podáva cestujúci ~~do šiestich mesiacov od skutočného dátumu odletu~~***na vopred vyplnenom jednotnom formulári***, ktorý ~~je uvedený na letenke cestujúceho. Do 14 kalendárnych~~***mu doručí prevádzkujúci letecký dopravca do jedného roka odo dňa, keď sa let uskutočnil, alebo sa podľa letového poriadku mal uskutočniť. Do siedmich pracovných*** dní od podania žiadosti buď prevádzkujúci letecký dopravca vyplatí náhradu, alebo poskytne cestujúcemu odôvodnenie nevyplatenia náhrady v súlade s článkom 5 ods. 5 alebo článkom 6 ods. 6 ***a článkom 6c***, ktoré v príslušných prípadoch obsahuje aj jasné a podložené vysvetlenie mimoriadnych okolností. ~~Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.~~ **[PN 111]**

Ak prevádzkujúci letecký dopravca požadovanú náhradu nevyplatí, cestujúci môže predložiť sťažnosť v súlade článkom 16a.

6. ~~Náhrada sa vypláca v hotovosti alebo inou formou, ak s tým cestujúci súhlasí prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči.~~ **[PN 112]**

---

* ***Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/792 z 11. mája 2016 o harmonizovaných indexoch spotrebiteľských cien a indexe cien nehnuteľností na bývanie a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 2494/95 (Ú. v. EÚ L 135, 24.5.2016, s. 11).“***

9. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8
Právo na úhradu výdavkov alebo presmerovanie

1. V prípade narušenia ~~sa cestujúcim bezplatne~~***prevádzkujúci letecký dopravca bez ďalších úvah a*** za podmienok ~~vymedzených~~***stanovených*** v článku 4, 5, 6 alebo 6b a v tomto článku ~~ponúknu~~***ponúkne cestujúcim*** na výber ~~tieto možnosti~~***jednu z týchto možností, ktoré budú poskytnuté bezplatne***: **[PN 113]**

a) automatická úhrada úplných výdavkov na letenky vzťahujúcich sa na neuskutočnenú časť alebo časti cesty alebo ciest a na časť alebo časti cesty alebo ciest, ktoré sa už uskutočnili, ak tento let už neslúži svojmu účelu v súvislosti s pôvodnými cestovnými plánmi cestujúceho, spolu s prípadným spiatočným letom do počiatočného miesta odletu pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo skoršie, ak s tým cestujúci súhlasí, vyplatená ***po odovzdaní vopred vyplneného jednotného formulára do siedmich pracovných dní od žiadosti cestujúceho*** ~~do 14 kalendárnych dní odo dňa odletu~~ narušeného letu uvedeného na letenke cestujúceho, a to ~~v hotovosti alebo inou~~***iba*** formou ***elektronického bankového prevodu, vrátenia sumy na kreditnú kartu alebo bankového príkazu na účet, ktorý uvedie***~~, ak s tým~~ cestujúci ~~súhlasí prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči~~***oprávnený na náhradu škody***; **[PN 114]**

b) pokračovanie cesty cestujúceho ***za porovnateľných prepravných podmienok*** prostredníctvom jeho presmerovania do jeho konečného miesta určenia pri najbližšej príležitosti po čase odletu uvedenom na letenke cestujúceho alebo po dohode s cestujúcim pred týmto časom; alebo **[PN 115]**

c) presmerovanie do jeho konečného miesta určenia ***za porovnateľných prepravných podmienok*** v neskoršom termíne podľa želania cestujúceho a pod podmienkou dostupnosti voľných miest. **[PN 116]**

Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne podľa tohto článku cestujúcim informácie, a to jasným a jednoznačným spôsobom v elektronickej forme a na žiadosť cestujúceho aj iným spôsobom, napríklad v papierovej forme. **[PN 117]**

~~Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti v súlade s článkom 10a, lehota uvedená v písmene a) tohto odseku sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.~~
[PN 118]

2. Na to, aby cestujúci mohol docestovať do svojho miesta určenia pri najbližšej príležitosti podľa odseku 1 ***a za celkový čas cesty čo možno najbližší plánovanému celkovému času cesty pôvodného letu***, ponúkne prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcemu pod podmienkou dostupnosti voľných miest a za predpokladu, že ide o podmienky, ktoré sú porovnateľné s prepravnými podmienkami stanovenými v zmluve o leteckej preprave, aspoň jednu z nasledujúcich alternatívnych možností na zváženie a odsúhlasenie prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči: **[PN 119]**

a) let alebo prípojné lety, ktoré sa uskutočňujú na tej istej trase, ako je stanovené;

b) iné trasy~~, a to aj na letiská alebo z letísk, ktoré sú alternatívne k letisku uvedenému~~***medzi rovnakými letiskami odletu a príletu uvedenými*** v zmluve o leteckej preprave~~, pričom v takom prípade prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady na prepravu cestujúceho z letiska, ktoré bolo uvedené v zmluve o leteckej preprave, na alternatívne letisko, alebo z alternatívneho letiska na letisko, ktoré bolo uvedené v zmluve o leteckej preprave~~; **[PN 120]**

ba) presmerovanie na letiská alebo z letísk, ktoré sú alternatívne k letiskám uvedeným v zmluve o leteckej preprave, pričom v takom prípade prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady na prepravu cestujúceho medzi letiskom, ktoré bolo uvedené v zmluve o leteckej preprave, a alternatívnym letiskom; **[PN 121]**

c) využitie služieb, ktoré prevádzkuje iný letecký dopravca, alebo

d) ak je to vhodné vzhľadom na prekonávanú vzdialenosť, použitie iného druhu dopravy.

V prípade presmerovania iným druhom dopravy alebo iným leteckým dopravcom zostáva prevádzkujúci letecký dopravca zodpovedný za informovanie, pomoc a presmerovanie len do odchodu tejto služby presmerovania. Prevádzkujúci letecký dopravca zostáva zodpovedný za náhradu za meškanie pri príchode do konečného miesta určenia v súlade s článkom 7. Dopravca prevádzkujúci službu presmerovania je zodpovedný za všetky ostatné práva spojené s touto službou v súlade s uplatniteľným právom Únie o právach cestujúcich pre daný druh dopravy. **[PN 122]**

3. Ak cestujúci informoval prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom rozhodnutí pokračovať v ceste v súlade s odsekom 1 písm. b) a odsekom 4 a ak mu prevádzkujúci letecký dopravca neponúkol do troch hodín presmerovanie ***za porovnateľných prepravných podmienok***, cestujúci si môže v súlade s odsekom 2 presmerovanie zabezpečiť sám. ***Ak sa cestujúci rozhodne zabezpečiť si vlastné presmerovanie, informuje o tom prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Cestujúci má právo odmietnuť možnosti presmerovania, ak tieto možnosti presmerovania nie sú za porovnateľných prepravných podmienok, a v takom prípade má počas čakania na presmerovanie naďalej právo na starostlivosť v zmysle článku 9.*** **[PN 123]**

V prípade zrušenia sa prvý pododsek uplatňuje od času odletu uvedeného na letenke cestujúceho.

Cestujúci pri vlastnom zabezpečení presmerovania obmedzí výdavky na to, čo je nevyhnutné, opodstatnené a primerané. Prevádzkujúci letecký dopravca do ~~14 kalendárnych~~***siedmich pracovných*** dní od podania žiadosti uhradí výdavky nepresahujúce 400 % plnej ceny letenky alebo leteniek, ktoré vznikli cestujúcemu. ~~Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na 30 kalendárnych dní.~~ **[PN 124]**

4. Cestujúci si môže vybrať medzi úhradou výdavkov podľa odseku 1 písm. a) alebo presmerovaním v neskoršom termíne podľa odseku 1 písm. c), a to do momentu, keď cestujúci prijme presmerovanie pri najbližšej príležitosti, ktoré ponúkol prevádzkujúci letecký dopravca v súlade s odsekom 1 písm. b), alebo do chvíle, keď sa cestujúci rozhodne, že si presmerovanie zabezpečí sám podľa odseku 3.

Cestujúci informuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu o svojom výbere.

4a. Prevádzkujúci letecký dopravca poskytne podľa tohto článku cestujúcim informácie, a to jasným a jednoznačným spôsobom v elektronickej forme a na žiadosť cestujúceho aj iným spôsobom, napríklad v papierovej forme. Dôkazné bremeno týkajúce sa voľby cestujúceho nesie prevádzkujúci letecký dopravca. Prevádzkujúci letecký dopravca tiež na tento účel zabezpečí, aby sa voľba cestujúceho podľa tohto článku potvrdila prostredníctvom podpísaného dokumentu alebo akéhokoľvek iného digitálneho prostriedku na trvanlivom nosiči.“ **[PN 125]**

10. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9
Právo na pomoc

1. ~~V prípade narušenia a za podmienok uvedených v článkoch 4, 5, 6, 6a, a 6b a v tomto článku a~~ Ak sa ~~čas čakania cestujúcich na let alebo náhradnú prepravu predĺži najmenej o dve hodiny,~~***odkazuje na tento článok, cestujúcim sa*** bezplatne ~~sa im~~ ponúkne: **[PN 126]**

a) občerstvenie každé dve hodiny počas čakania;

b) jedlo po troch hodinách a potom každých päť hodín počas čakania, pričom sa poskytujú maximálne tri jedlá denne;

c) ~~textové správy,~~ prístup na internet a dva telefonické hovory. **[PN 127]**

Prevádzkujúci letecký dopravca môže pomoc poskytovanú podľa prvého pododseku obmedziť alebo odmietnuť, ak by jej poskytnutie viedlo k ďalšiemu oneskoreniu odletu meškajúceho letu alebo presmerovania vrátane odchodu alternatívnej dopravy.

2. Okrem toho, ak vznikne počas čakania na let alebo náhradnú prepravu potreba pobytu na jednu alebo viac nocí, cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

a) ubytovanie v hoteli;

b) preprava z letiska do ubytovania v hoteli a späť.

3. Prevádzkujúci letecký dopravca môže svoje povinnosti podľa odseku 1 písm. a) a b) a odseku 2 splniť prostredníctvom poukážok. Poukážky poskytnuté v súlade s odsekom 1 musí byť možné použiť vo všetkých obchodoch poskytujúcich stravu a občerstvenie na letisku, na ktorom dotknutí cestujúci uviazli, na palube ich letu a ~~prípadne~~***vo vhodných prípadoch*** v ubytovaní poskytnutom podľa odseku 2 písm. a). ***Poukážku poskytnutú v súlade s odsekom 2 písm. a) možno vydať len vtedy, ak prevádzkujúci letecký dopravca vopred rezervoval miestnosť pre dotknutého cestujúceho.*** **[PN 128]**

4. Ak si prevádzkujúci letecký dopravca neplní svoje povinnosti podľa odsekov 1, 2 a 3, dotknutí cestujúci môžu prijať vlastné opatrenia. Letecký dopravca, ktorý prevádzkuje narušený let, uhradí výdavky, ktoré vznikli cestujúcim, do 14 kalendárnych dní od podania žiadosti o úhradu výdavkov, a to v rozsahu, v akom sú tieto výdavky nevyhnutné, primerané a úmerné dĺžke čakania a nákladom na ***ubytovanie,*** občerstvenie a stravu v mieste letiska alebo na mieste ubytovania, kde cestujúci uviazli***. Ak letecký dopravca neposkytne ubytovanie v hoteli do troch hodín, cestujúci má právo zabezpečiť si ubytovanie sám a letecký dopravca mu po predložení príslušného dokladu do siedmich pracovných dní uhradí náklady***. Keď riadiaci orgán letiska aktivuje svoj plán pre nepredvídané udalosti, uvedená lehota sa môže predĺžiť na ~~30~~***[…]*** kalendárnych dní. ***Výška náhrady sa môže pohybovať až do výšky stropu nákladov na hotelové ubytovanie uvedeného v indexe uverejnenom Komisiou, ktorý odráža ceny v členských štátoch v súlade s údajmi Eurostatu, vynásobeného koeficientom 2, s cieľom zohľadniť obmedzenú dostupnosť a ceny v čase najväčšej sezóny a motivovať k poskytovaniu ubytovania prostredníctvom prevádzkujúcich leteckých dopravcov v lehote troch hodín. Ak uvedený strop vynásobený koeficientom nestačí na to, aby si príslušný cestujúci mohol nájsť vhodné ubytovanie, právo cestujúceho na vlastné zabezpečenie ubytovania nezbavuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu povinnosti zabezpečiť mu ubytovanie.*** **[PN 129]**

5. Na všetkých letiskách Únie ***s komerčnou osobnou dopravou*** zavedú riadiace orgány letísk opatrenia, ktorými zabezpečia, aby bez ohľadu na dennú dobu, let alebo terminál bola bezplatne k dispozícii pitná voda a nabíjacie stanice pre elektronické zariadenia. **[PN 130]**

6. Ak bolo narušenie spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a narušeniu by nebolo možné zabrániť ani vtedy, ak by letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia, môže letecký dopravca obmedziť poskytnuté ubytovanie v súlade s odsekom 2 písm. a) na maximálne tri noci.

7. Ak si cestujúci nachádzajúci sa v počiatočnom mieste odletu vyberie úhradu výdavkov podľa článku 8 ods. 1 písm. a), alebo ak si vyberie presmerovanie v neskoršom termíne podľa článku 8 ods. 1 písm. c), nemá v súvislosti s príslušným letom už žiadne ďalšie práva, pokiaľ ide o pomoc podľa odsekov 1 a 2.“

11. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Zvýšenie a zníženie triedy Zmena triedy na vyššiu a nižšiu

1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do vyššej triedy prepravy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, nemôže požadovať žiadnu dodatočnú platbu.

2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do nižšej triedy prepravy, než je trieda, do ktorej bola letenka zakúpená, poskytne do ~~14 kalendárnych~~***siedmich pracovných*** dní od zmeny triedy na nižšiu a prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 6 ~~cestujúcemu~~ náhradu, o ktorú cestujúci nemusí žiadať ~~a ktorá je prinajmenšom rovnocenná týmto sumám~~: **[PN 131]**

   a) ~~40 % ceny letu~~***30 % ceny letenky*** v prípade ***všetkých*** letov na vzdialenosť ~~3 500~~***1 500*** km alebo menej, alebo **[PN 132]**

   b) ~~75~~***50*** % ceny letu v prípade ***všetkých letov v rámci Únie na vzdialenosť nad 1 500 km a všetkých ostatných*** letov na vzdialenosť ~~nad~~***medzi 1 500 a*** 3 500 km~~.~~***, alebo*** **[PN 133]**

ba) 75 % nákladov na cenu letenky v prípade všetkých letov, ktoré nepatria pod písmená a) ani b), vrátane letov medzi európskym územím členských štátov a najvzdialenejšími regiónmi Francúzska. **[PN 134]**

3. Ak nie je cena letu uvedená na letenke, náhrada uvedená v odseku 2 sa vypočíta na základe príslušného pomeru vzdialenosti dotknutého letu k celkovej vzdialenosti, na ktorú sa vzťahuje zmluva o leteckej preprave, vypočítanej podľa článku 7 ods. 3.

4. Cena letu uvedená v tomto článku nezahŕňa dane a poplatky uvedené na letenke, pokiaľ povinnosť uhradiť uvedené dane a poplatky ani ich výška nezávisia od triedy prepravy, do ktorej bola daná letenka zakúpená.

5. Tento článok sa nevzťahuje na ~~výhody zahrnuté do vyššej ceny v rámci tej istej triedy prepravy~~***doplnkové služby***, ako napríklad na konkrétne miesta na sedenie alebo stravu***, ktoré sú nezávislé od triedy prepravy a predávajú sa samostatne***.“ **[PN 135]**

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 10a
Plány letísk pre nepredvídané udalosti

1. Na letiskách Únie, ktorých ročný objem prepravy cestujúcich ~~presahuje päť miliónov~~***nie je aspoň počas troch za sebou idúcich rokov nižší ako 4 milióny*** cestujúcich, riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby bola prevádzka riadiaceho orgánu letiska a poskytovateľov základných letiskových služieb, najmä leteckých dopravcov a poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, koordinovaná pomocou náležitého plánu pre nepredvídané udalosti so zreteľom na prípadné situácie, keď dôjde k viacerým zrušeniam, viacerým meškaniam letov, alebo nastanú obe takéto situácie, a tieto situácie spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku. Plán pre nepredvídané udalosti sa vypracuje na zabezpečenie poskytnutia primeraných informácií uviaznutým cestujúcim a obsahuje opatrenia, ktorých cieľom je minimalizovať ich čas čakania a nepohodlie. **[PN 136]**

2. V plánoch letísk pre nepredvídané udalosti sa zohľadnia osobitné a individuálne potreby cestujúcich uvedené v článku 11.

3. Na vypracovaní plánu pre nepredvídané udalosti sa podieľa najmä výbor užívateľov letiska uvedený v smernici Rady 96/67/ES*, poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy a ďalší poskytovatelia základných letiskových služieb ***vrátane poskytovateľov osobitnej výpomoci pre cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou. Plán pre nepredvídané udalosti sa v prípade potreby vypracuje za účasti príslušných orgánov***. Plán pre nepredvídané udalosti obsahuje aj kontaktné údaje osoby alebo osôb, ktoré určili letecký dopravcovia zúčastňujúci sa na práci výboru užívateľov letiska na to, aby ich na mieste zastupovali v prípade viacerých zrušení, viacerých meškaní letov alebo oboch takýchto situácií. Letecký dopravca zabezpečí, aby každá určená osoba mala v prípade narušenia prostriedky potrebné na pomoc cestujúcim v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z tohto nariadenia. **[PN 137]**

4. Riadiaci orgán letiska oznamuje plán pre nepredvídané udalosti výboru užívateľov letiska uvedenému v smernici 96/67/ES a na požiadanie aj vnútroštátnemu orgánu presadzovania ~~poverenému presadzovaním tohto nariadenia~~***určeného*** podľa článku 16 ~~ods. 1~~***. Vnútroštátny orgán presadzovania monitoruje dodržiavanie požiadaviek*** tohto ~~nariadenia~~***článku riadiacim orgánom letiska***. **[PN 138]**

5. Členský štát môže rozhodnúť, že letisko, ktoré sa nachádza na jeho území a nevzťahuje sa naň odsek 1, má plniť povinnosti stanovené v odsekoch 1 až 4.

6. Na letiskách Únie, ktorých ročný počet prepravovaných cestujúcich nedosahuje prahovú hodnotu stanovenú v odseku 1 alebo na ktoré sa nevzťahuje rozhodnutie členského štátu podľa odseku 5, vynaloží riadiaci orgán letiska všetko primerané úsilie s cieľom dosiahnuť koordináciu medzi používateľmi letiska a prijať spolu s nimi opatrenia na informovanie uviaznutých cestujúcich v prípade viacerých zrušení, viacerých meškaní letov alebo oboch takýchto situácií, a tieto situácie spôsobia uviaznutie značného počtu cestujúcich na letisku.

---

* Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj).“

13. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11
Cestujúci s osobitnými potrebami

-1. Práva osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou stanovené v tomto článku sa nedotýkajú práv, ktoré majú tieto osoby podľa nariadenia (ES) č. 1107/2006. **[PN 139]**

1. Všetky informácie poskytované cestujúcim podľa tohto nariadenia sa poskytujú v prístupnom formáte.

2. Tento článok sa vzťahuje na osoby so zdravotným postihnutím, osoby so zníženou pohyblivosťou, deti do dvoch rokov, deti bez sprievodu a tehotné ženy za predpokladu, že prevádzkujúci letecký dopravca bol informovaný o ich konkrétnych potrebách v oblasti pomoci najneskôr v čase, keď bolo oznámené narušenie. Vzťahuje sa aj na osoby, ktoré potrebujú osobitnú lekársku pomoc, za predpokladu, že prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi boli najneskôr pri odbavení oznámené ich potreby v oblasti osobitnej lekárskej pomoci; prevádzkujúci leteckí dopravcovia môžu požadovať dôkaz o takýchto potrebách.

O uvedenom oznámení platí, že sa vzťahuje na všetky cesty v rámci zmluvy o leteckej preprave.

3. Každej osobe, ktorá sprevádza osobu uvedenú v odseku 2 alebo sprevádza dieťa ***v rámci rovnakej zmluvy o leteckej preprave, letecký dopravca***~~, sa najneskôr pri odbavení a pod podmienkou dostupnosti voľných miest~~ bezplatne ponúkne možnosť sedieť na sedadle susediacom so sedadlom takejto osoby alebo dieťaťa. ***Ak sú susediace sedadlá nedostupné, letecký dopravca sa usiluje pomôcť sprevádzajúcej osobe (osobám) nájsť susediace sedadlá.*** **[PN 140]**

4. Pri nástupe do lietadla uprednostnia prevádzkujúci leteckí dopravcovia osoby uvedené v odseku 2 a všetky osoby alebo uznané asistenčné psy s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú***, ako aj deti v detskom kočíku alebo športovom kočíku s ich sprevádzajúcou osobou***. **[PN 141]**

4a. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia zabezpečia bez dodatočných nákladov, aby sa dojčatá a deti, ktoré potrebujú detský kočík alebo športový kočík, mohli prepravovať v detskom kočíku alebo športovom kočíku až po odletový východ alebo dvere lietadla a aby mali detský kočík alebo športový kočík k dispozícii pri dverách lietadla, pokiaľ neexistujú bezpečnostné, ochranné, kapacitné alebo prevádzkové obmedzenia. **[PN 142]**

4b. Ak letisko nesplní svoje povinnosti podľa článkov 7 a 8 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a v dôsledku toho osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou alebo maloleté osoby bez sprievodu zmeškajú svoj let, letecký dopravca je zodpovedný za náhradu, presmerovanie a pomoc týmto cestujúcim v súlade s článkami 7, 8 a 9 tohto nariadenia. Do ... [deň začatia uplatňovania tohto pozmeňujúceho nariadenia] Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu v súlade s článkom 16bd tohto nariadenia vymedzí podrobné opatrenia na uplatňovanie príslušných povinností leteckého dopravcu a riadiaceho orgánu letiska a prostriedky nápravy. Týmto vykonávacím aktom sa neobmedzujú povinnosti leteckého dopravcu v súvislosti s náhradou, presmerovaním a pomocou cestujúcim podľa tohto odseku. **[PN 143]**

5. Pri poskytovaní presmerovania a pomoci v súlade s článkami 8 a 9 venuje prevádzkujúci letecký dopravca osobitnú pozornosť potrebám osôb uvedených v odseku 2. Leteckí dopravcovia poskytnú toto presmerovanie a pomoc týmto osobám vrátane všetkých osôb alebo uznaných asistenčných psov s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú, čo najskôr.

6. Na cestujúcich uvedených v odseku 2, ani na osoby alebo uznané asistenčné psy s osvedčením, ktoré ich sprevádzajú, sa nevzťahuje článok 9 ods. 6.“

13a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 11a
Právo na osobnú vec a príručnú batožinu

1. Cestujúci majú vždy právo vziať si na palubu jednu osobnú vec, ako je malá taška, kabelka, batoh alebo taška na notebook, ak sa dá bezpečne uložiť pod sedadlo pred sebou. Leteckí dopravcovia nesmú cestujúcim účtovať žiadny príplatok alebo dodatočné poplatky k cene letenky za túto osobnú vec. Dopravcovia majú povinnosť poskytovať jasné, transparentné a ľahko dostupné informácie o požiadavkách na hmotnosť a rozmery osobnej batožiny v čase rezervácie a po jej dokončení, čím sa zabezpečí, že cestujúci budú pred cestou plne informovaní.

2. ***Cestujúci majú vždy právo mať na palube jednu príručnú batožinu. Na príručnú batožinu s maximálnymi rozmermi 100 cm (súčet dĺžky, šírky a výšky) a maximálnou hmotnosťou 7 kg sa nesmie vzťahovať príplatok k cene letenky. Leteckí dopravcovia môžu uplatňovať rôzne opatrenia týkajúce sa dodatočnej alebo väčšej príručnej batožiny.***

   Príručná batožina môže byť uložená buď v kabíne lietadla (ako osobná batožina), alebo v batožinovom priestore lietadla. Dopravca môže odmietnuť prijať príručnú batožinu na palubu len z bezpečnostných dôvodov súvisiacich s hmotnosťou alebo veľkosťou príručnej batožiny vzhľadom na vlastnosti lietadla.

   Dopravcovia poskytujú jasné, transparentné a ľahko dostupné informácie o požiadavkách na hmotnosť a rozmery príručnej batožiny v čase rezervácie a po jej dokončení, čím sa zabezpečí, že cestujúci budú pred cestou plne informovaní.

3. V prípade, že sa v kabíne lietadla ponechá osobná alebo príručná batožina, prevádzkujúci a zmluvní leteckí dopravcovia vopred stanovia, ktorá strana je zodpovedná za vybavovanie akýchkoľvek následných žiadostí. Určený zodpovedný letecký dopravca automaticky informuje cestujúcich po dokončení rezervácie o postupe pri vrátení zabudnutej osobnej alebo príručnej batožiny. Tieto informácie sa poskytujú jasným a komplexným spôsobom a obsahujú elektronické kontaktné údaje, príslušné formuláre a všetky ostatné relevantné údaje potrebné na to, aby cestujúci mohol podať žiadosť.“
[PN 144]

13b. Vkladá sa tento článok:

„Článok 11aa
Právo na prenos letenky v prípade úmrtia príslušného cestujúceho alebo blízkeho rodinného príslušníka

1. ***Prenos letenky na inú osobu je povolený v prípade úmrtia príslušného cestujúceho alebo blízkeho rodinného príslušníka. Cestujúci, ktorého sa úmrtie dotýka, alebo osoba, ktorá vybavuje záležitosti zosnulého cestujúceho, môže požiadať o prenos letenky po predložení príslušnej podpornej dokumentácie na trvanlivom nosiči.***
2. ***Letecký dopravcovia, prevádzkovatelia alebo sprostredkovatelia sú povinní spracúvať takéto žiadosti za transparentných a spravodlivých podmienok.***
3. ***Ak sa takáto žiadosť predloží v lehote 72 hodín pred odletom a poskytne sa príslušná podporná dokumentácia na trvanlivom nosiči, vo všetkých prípadoch sa považuje za primeranú a nepodlieha žiadnemu dodatočnému poplatku.***

4. Ak sa takáto žiadosť predloží v lehote 72 hodín pred odletom a poskytne sa príslušná podporná dokumentácia na trvanlivom nosiči, letecký dopravca alebo sprostredkovateľ informuje prevodcu o všetkých možných poplatkoch, ktoré môžu vzniknúť. Tieto náklady musia byť primerané a nesmú prekročiť skutočné náklady, ktoré znáša dopravca alebo sprostredkovateľ na prenos letenky.“ **[PN 145]**

13c. Vkladá sa tento článok:

„Článok 11b
Odbavenie

1. Cestujúci majú právo na odbavenie buď online, alebo na letisku bez toho, aby s tým boli spojené nejaké ďalšie poplatky. Letecká dopravcovia môžu na tento účel umiestniť na letisku samoobslužné odbavovacie zariadenia v snahe urýchliť proces odbavenia.

2. Cestujúci majú právo vybrať si podľa vlastného uváženia, či sa rozhodnú pre palubný lístok v papierovej alebo elektronickej podobe.“ **[PN 146]**

14. Článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12
Ďalšie práva

1. Toto nariadenie nemá vplyv na práva cestujúcich, ktoré vznikli na základe iných právnych aktov vrátane smernice (EÚ) 2015/2302, pokiaľ nie je stanovené inak v tomto článku.

   Náhrada poskytnutá podľa článku 7 alebo článku 10 ods. 2 tohto nariadenia sa odpočíta od náhrady alebo zníženia ceny poskytnutých podľa iných právnych aktov, napríklad smernice (EÚ) 2015/2302, ak práva, na základe ktorých sa poskytuje náhrada alebo zníženie ceny, chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ. Podobne sa náhrada alebo zníženie ceny poskytnuté podľa iných právnych aktov, ako je smernica (EÚ) 2015/2302, odpočíta od náhrady poskytnutej podľa článku 7 alebo článku 10 ods. 2 tohto nariadenia, ak práva, za ktoré sa náhrada alebo zníženie ceny poskytuje, chránia rovnaký záujem alebo majú rovnaký cieľ.

Bez ohľadu na právo organizátorov balíkov cestovných služieb žiadať nápravu alebo refundáciu v súlade s článkom 22 smernice (EÚ) 2015/2302, bez toho, aby bol dotknutý článok 13 tohto nariadenia, a odchylne od článku 8 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia, ak je let súčasťou zmluvy o balíku cestovných služieb v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 3 smernice (EÚ) 2015/2302, cestujúci nemajú nárok na úhradu výdavkov podľa tohto nariadenia, pokiaľ zodpovedajúce právo vyplýva zo smernice (EÚ) 2015/2302.

2. Bez toho, aby boli dotknuté príslušné princípy a pravidlá vnútroštátneho práva vrátane prípadového práva, odsek 1 sa neuplatňuje pri dobrovoľníkoch za podmienok stanovených v článku 4 ods. 2.

3. Ak už bola cestujúcemu vyplatená náhrada alebo úhrada výdavkov podľa právnych predpisov tretej krajiny, suma takejto náhrady alebo úhrady výdavkov sa odpočíta od výšky náhrady alebo úhrady výdavkov poskytovanej podľa tohto nariadenia.’

14a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 12a

Oprava pravopisných chýb

1. Prevádzkujúci letecký dopravca po prijatí žiadosti predloženej najneskôr 48 hodín pred plánovaným časom odletu opraví pravopisné chyby v mene cestujúceho alebo aktualizuje meno cestujúceho v prípade administratívnej zmeny. Takáto oprava alebo aktualizácia sa vykoná bezplatne len raz.

2. Žiadosť uvedenú v odseku 1 môže predložiť:

a) cestujúci v mene tohto cestujúceho alebo v mene iného cestujúceho, ktorého letenka je súčasťou tej istej zmluvy o leteckej doprave ako letenka cestujúceho, ktorý podáva žiadosť;

b) sprostredkovateľ v mene cestujúceho, pre ktorého sprostredkovateľ vykonal rezerváciu.

Žiadna oprava alebo aktualizácia vykonaná podľa odseku 1 nesmie predstavovať prenos letenky z cestujúceho na inú osobu.“ **[PN 147]**

15. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13
Právo na nápravu

Ak prevádzkujúci letecký dopravca vyplatil náhradu alebo si splnil iné povinnosti, ktoré sú mu uložené podľa tohto nariadenia, nemožno žiadne ustanovenie tohto nariadenia ani vnútroštátneho práva vykladať ako ustanovenie, ktoré obmedzuje jeho právo žiadať v súlade s uplatniteľným právom Únie alebo vnútroštátnym právom náhradu od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán. ***Toto nariadenie najmä nesmie v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu požadovať náhradu alebo uhradenie nákladov od letiska alebo inej tretej osoby, s ktorou prevádzkujúci letecký dopravca uzatvoril zmluvu.“*** **[PN 148]**

16. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14
Povinnosť informovať cestujúcich

1. Prevádzkujúci letecký dopravca ***a sprostredkovateľ*** na svojom webovom sídle a vo svojej mobilnej aplikácii ***jasným, prístupným a jednoznačným spôsobom*** umiestni informačné oznámenie, v ktorom sa uvádzajú práva podľa tohto nariadenia vrátane ~~postupu~~***informácií o postupe*** vybavovania sťažností. ***Na splnenie tejto požiadavky môže prevádzkujúci letecký dopravca použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia, ktoré vypracovala a verejnosti sprístupnila Komisia vo všetkých úradných jazykoch Únie.*** **[PN 149]**

2. Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia informujú cestujúcich v rámci ponuky leteniek na let alebo prípojné lety a pred ~~ich~~ nákupom ***takýchto leteniek*** o:

a) druhu ponúkanej letenky alebo leteniek a najmä o tom, či sa na letenku alebo letenky vzťahuje jedna zmluva o leteckej preprave alebo kombinácia samostatných zmlúv o leteckej preprave;

b) právach a povinnostiach cestujúceho, prevádzkujúceho leteckého dopravcu a sprostredkovateľa podľa tohto nariadenia, ktoré sú pripojené k zmluve o leteckej preprave a obsahujú aj informácie o postupe úhrady výdavkov;

ba) základných cestovných službách a voliteľných cenových príplatkoch;

c) lehote, v ktorej môže cestujúci požiadať o zmenu mena bez akéhokoľvek dodatočného poplatku podľa článku 4 ods. 6, a o príslušnom postupe; a

d) podmienkach zmluvy o leteckej preprave.

~~Na splnenie požiadavky na poskytnutie informácií stanovenej v písmene b) prvého pododseku môžu letecký dopravca a sprostredkovateľ použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia, ktoré vypracovala a verejnosti sprístupnila Komisia vo všetkých úradných jazykoch Únie.~~ **[PN 150]**

3. ~~Sprostredkovateľ alebo letecký dopravca, ktorí predávajú letenky, na ktoré sa vzťahuje kombinácia zmlúv o leteckej preprave, informujú cestujúceho pred nákupom o tom, že na letenky sa vzťahujú samostatné zmluvy o leteckej preprave, a že práva podľa článkov 7, 8 a 9 na náhradu, úhradu výdavkov, presmerovanie alebo pomoc v prípade zmeškaného následného letu sa na základe samostatnej zmluvy o leteckej preprave neuplatňujú. Takéto informácie sa poskytujú jasným spôsobom pri predaji leteniek.~~

   ~~Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia poskytujú informácie podľa tohto odseku na trvanlivom nosiči v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni.~~ **[PN 151]**

4. Riadiaci orgán letiska ~~zabezpečí~~***a prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečia***, aby na odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích zariadení)***, na webových sídlach*** a pri odletovom východe bol ~~jasným~~***pre cestujúcich jasne viditeľným*** spôsobom umiestnený tento text: „Ak vám bol odmietnutý nástup do lietadla, ~~alebo~~ ak bol váš let zrušený, alebo ak meška najmenej dve hodiny ***v mieste odletu alebo viac ako tri hodiny v čase príletu na vaše konečné miesto určenia***, vyžiadajte si pri odbavovacom pulte alebo pri odletovom východe informačné oznámenie o vašich právach, najmä v oblasti úhrady nákladov alebo presmerovania, pomoci a prípadnej náhrady.“ Tento text sa zobrazuje prinajmenšom v jazyku alebo jazykoch miesta, ~~kde~~***v ktorom*** sa nachádza letisko~~,~~ a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni***. Riadiaci orgán letiska a prevádzkujúci letecký dopravca zároveň zabezpečia, aby bol na odbavovacích pultoch, vedľa spomínaného textu, uvedený QR kód či akékoľvek iné technické riešenie prístupu k mobilnej aplikácii Komisie týkajúcej sa práv cestujúcich a obsahujúcej stručný obsah tohto nariadenia***. Riadiace orgány letiska na tento účel spolupracujú s prevádzkujúcimi leteckými dopravcami.
[PN 152]

4a. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia poskytnú cestujúcim v čase rezervácie informácie o postupoch vybavovania sťažností a príslušných lehotách, ako je vymedzené v článku 15aa. Informácie o vybavovaní sťažností musia byť prístupné aj na webových sídlach a v aplikáciách leteckých dopravcov a sprostredkovateľov a musia sa oznámiť cestujúcim aj prostredníctvom e-mailového oznámenia o takej udalosti, ktorá by mohla viesť k uplatneniu práv zakotvených v tomto nariadení. **[PN 153]**

4b. Leteckí dopravcovia zriadia na každom letisku, na ktorom pôsobia, kontaktné miesta, v rámci ktorých zabezpečia prítomnosť kontaktného personálu alebo tretej strany poverenej príslušným leteckým dopravcom, a to na poskytovanie potrebných informácií cestujúcim o ich právach vrátane postupov podávania sťažností, na pomoc cestujúcim a na podniknutie okamžitých krokov v prípade zrušenia alebo meškania letu, odmietnutia nástupu do lietadla alebo straty či meškania batožiny. Počas prevádzkových hodín leteckých dopravcov a až do vystúpenia posledného cestujúceho z posledného lietadla a počas lehoty, v rámci ktorej možno odôvodnene očakávať vybavenie pasových a colných formalít, vyzdvihnutie odbavenej batožiny a dostavenie sa na určené kontaktné miesto bez zbytočného zhonu, sú tieto kontaktné miesta k dispozícii na účely pomoci cestujúcim, okrem iného v súvislosti s náhradami, presmerovaním, zmenou rezervácie a prijatím ich sťažností. **[PN 154]**

4c. Prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim na elektronických letenkách, ako aj na elektronickej a tlačenej verzii palubnej vstupenky poskytuje jasne čitateľné a transparentné informácie o právach cestujúcich a kontaktoch, ktoré môžu cestujúci využiť v prípade žiadosti o pomoc a asistenciu. **[PN 155]**

4d. V prípade akéhokoľvek narušenia cesty, ktoré by mohlo viesť k uplatneniu práv stanovených v tomto nariadení, prevádzkujúci letecký dopravca čo najskôr a v plnom rozsahu informuje dotknutých cestujúcich a poskytne im oznámenie, v ktorom stanoví pravidlá odškodnenia, presmerovania, náhrady a pomoci v súlade s týmto nariadením vrátane informácií o možných obmedzeniach podľa článku 9 ods. 4. V relevantných prípadoch prevádzkujúci letecký dopravca zašle cestujúcemu aj vopred vyplnený spoločný formulár podľa článku 15a. Písomnou formou poskytne cestujúcemu aj kontaktné údaje vnútroštátneho orgánu presadzovania určeného podľa článku 16. **[PN 156]**

4e. Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia v relevantných prípadoch poskytujú informácie podľa tohto článku na trvanlivom nosiči v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. **[PN 157]**

4f. Informácie pre cestujúcich a korešpondencia s nimi podľa tohto nariadenia sa zabezpečujú elektronickými prostriedkami, ak je to technicky možné. Ak sa informácie zabezpečujú takýmito prostriedkami, leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia zabezpečia, aby bolo možné uchovávať akúkoľvek písomnú korešpondenciu vrátane jej dátumu a času na ďalšie použitie. Dôkazné bremeno týkajúce sa toho, či a kedy poskytli cestujúcim potrebné informácie, nesú leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia. Všetky prostriedky komunikácie umožnia cestujúcemu rýchlo a bezplatne sa s leteckým dopravcom a sprostredkovateľom spojiť a účinne komunikovať. **[PN 158]**

4g. Pokiaľ ide o nevidiace a zrakovo postihnuté osoby, osoby s kognitívnym alebo mentálnym postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, tento článok sa uplatňuje s použitím vhodných alternatívnych a prístupných prostriedkov. **[PN 159]**

4h. Riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby všeobecné informácie o právach cestujúcich boli zreteľne a viditeľne uvedené v priestoroch letiska pre cestujúcich. Na základe získaných informácií tiež zabezpečí, aby cestujúci, ktorí sa nachádzajú na letisku, boli informovaní o príčinách meškania a narušenia letu, ako je napríklad zrušenie ich letu, ako aj o svojich právach v prípade takýchto meškaní či narušení, ale aj právach v situácii, keď letecká spoločnosť nečakane zastaví letovú prevádzku, ako je to v prípade jej platobnej neschopnosti alebo zrušenia prevádzkového povolenia. **[PN 160]**

4i. ***V prípade zrušenia alebo meškania letu pri odlete musí prevádzkujúci letecký dopravca informovať cestujúcich o situácii vrátane príčiny prerušenia letu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii, a v každom prípade však najneskôr do 30 minút po plánovanom čase odletu, a o odhadovanom čase odletu, za predpokladu, že letecký dopravca dostal kontaktné údaje cestujúceho v súlade s [*nariadením o presadzovaní], pokiaľ letenka bola získaná pomocou sprostredkovateľa.*** **[PN 161]**

4j. ***Letecké spoločnosti a sprostredkovatelia poskytujú všetkým cestujúcim po vykonaní rezervácie letu dostupnú a účinnú telefonickú podporu; táto služba telefonickej podpory zahŕňa poskytovanie informácií a alternatívnych návrhov v prípade prerušenia letu a jej cena nesmie v žiadnom prípade prekročiť náklady na uskutočnenie miestneho hovoru.*** **[PN 162]**

4k. Akákoľvek elektronická komunikácia, prostredníctvom ktorej sa cestujúcemu oznamuje zrušenie letu, dlhé meškanie letu alebo zmena letového poriadku, obsahuje predovšetkým informáciu o tom, že cestujúci môže mať podľa tohto nariadenia nárok na náhradu a/alebo poskytnutie pomoci.“ **[PN 163]**

17. Vkladá sa tento článok:

„Článok 15a
Sťažnosť leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi

1. Každý letecký dopravca a ~~každý~~ sprostredkovateľ zavedie vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti mechanizmus vybavovania sťažností týkajúcich sa práv a povinností podľa tohto nariadenia. ~~Svoje kontaktné údaje sprístupňujú v jazyku zmluvy o leteckej preprave a v jazyku, ktorý sa používa na medzinárodnej úrovni. Podrobné informácie o postupoch vybavovania sťažností sa sprístupňujú verejnosti, čo zahŕňa aj formát prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Cestujúcich tiež jasným spôsobom informujú o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov určených členskými štátmi podľa článku 16 a o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16a a v relevantných prípadoch o ich príslušných povinnostiach. Tieto informácie sa sprístupňujú v úradnom jazyku alebo úradných jazykoch členského štátu, v ktorom letecký dopravca a sprostredkovateľ prevádzkujú svoju činnosť.~~ **[PN 164]**

2. Cestujúci~~, ktorí predkladajú sťažnosť~~ ***môžu*** prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1~~, ju musia~~ podať ~~do šiestich mesiacov od daného narušenia. Letecký dopravca~~***ktorémukoľvek leteckému dopravcovi*** alebo ~~sprostredkovateľ, ktorému je~~***sprostredkovateľovi sťažnosť týkajúcu sa jeho príslušnej oblasti zodpovednosti. Takáto*** sťažnosť ~~adresovaná, do 30 kalendárnych dní od podania sťažnosti poskytne odôvodnenú odpoveď alebo, v riadne odôvodnených výnimočných prípadoch, informuje cestujúceho, že dostane konečnú odpoveď v lehote kratšej než dva mesiace~~***sa musí podať do jedného roka*** odo dňa ~~podania sťažnosti. Ak nebolo možné spor vyriešiť, uvedená odpoveď obsahuje aj príslušné kontaktné údaje orgánu či orgánov určených podľa článku 16~~***, keď sa let uskutočnil*** alebo ~~orgánu či orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16a vrátane poštovej adresy, webového sídla a e-mailovej adresy takéhoto orgánu či orgánov~~***sa mal uskutočniť***. **[PN 165]**

2a. Ak sa letecký dopravca odvoláva na mimoriadne okolnosti, vo svojej odpovedi cestujúceho informuje o konkrétnych okolnostiach zodpovedných za zrušenie alebo meškanie letu. Letecký dopravca takisto preukáže, že prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil zrušeniu alebo meškaniu letu. **[PN 166]**

2b. Poskytnutie požadovaných informácií cestujúcim dokazuje letecký dopravca a sprostredkovateľ. **[PN 167]**

3. ~~Podaním sťažností cestujúcimi prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1 nie je dotknuté ich právo predkladať spory na mimosúdne riešenie v súlade s článkom 16a alebo domáhať sa nápravy prostredníctvom súdneho konania, pričom sa uplatnia premlčacie lehoty v súlade s vnútroštátnym právom~~***Adresát potvrdí cestujúcemu prijatie sťažnosti do siedmich pracovných dní od jej doručenia. Do dvoch mesiacov od doručenia sťažnosti poskytne adresát cestujúcemu odôvodnenú odpoveď. Ak adresát v uvedenej dvojmesačnej lehote takúto odpoveď neposkytne, platí, že nároky cestujúceho akceptoval***.
[PN 168]

3a. V odôvodnenej odpovedi adresát zároveň cestujúceho jasným spôsobom informuje o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov určených členskými štátmi podľa článku 16 a o kontaktných údajoch orgánu alebo orgánov zodpovedných za mimosúdne riešenie sporov podľa článku 16a a v relevantných prípadoch o ich príslušných povinnostiach. **[PN 169]**

3b. Ak sa letecký dopravca odvoláva na mimoriadne okolnosti, vo svojej odpovedi cestujúceho informuje o konkrétnych okolnostiach, ktoré viedli k zrušeniu alebo meškaniu letu. Letecký dopravca takisto preukáže, že prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil zrušeniu alebo meškaniu letu. **[PN 170]**

3c. Dôkazné bremeno týkajúce sa poskytovania požadovaných informácií cestujúcim nesú leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia.“ **[PN 171]**

18. Článok 16 sa nahrádza takto:

„Článok 16

Určenie vnútroštátnych orgánov zodpovedných za presadzovanie **[PN 172]**

1. Každý členský štát určí ~~vnútroštátny~~ orgán ~~presadzovania~~ alebo ~~vnútroštátne~~ orgány ~~presadzovania~~ zodpovedné za presadzovanie ~~tohto nariadenia, pokiaľ ide o cesty na letiská nachádzajúce sa na jeho území a z týchto letísk. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch, ktoré boli určené v súlade s týmto odsekom~~***povinností stanovených v tomto nariadení***. **[PN 173]**

2. ~~Vnútroštátny~~***Každý*** orgán ~~presadzovania dôkladne monitoruje dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia a prijíma opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich~~***je nezávislý od akéhokoľvek leteckého dopravcu, riadiaceho orgánu letiska, sprostredkovateľa alebo iných obchodných záujmov, pokiaľ ide o jeho organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie***. **[PN 174]**

2a. Členské štáty poskytnú Komisii informácie o orgáne alebo orgánoch určených v súlade s týmto článkom, a o jeho alebo ich príslušných povinnostiach, vrátane akýchkoľvek zmien v tejto oblasti. Komisia a určený orgán alebo orgány zverejnia tieto informácie na svojich webových sídlach. **[PN 175]**

~~3. Cestujúci môžu vnútroštátnemu orgánu presadzovania oznamovať údajné porušenia tohto nariadenia. Vnútroštátny orgán presadzovania môže skúmať nahlásené údajné porušenia a na základe informácií obsiahnutých v uvedených oznámeniach rozhodovať o opatreniach v oblasti presadzovania.~~ **[PN 176]**

~~4. Sankcie stanovené členskými štátmi za porušenie tohto nariadenia musia byť účinné, primerané a odradzujúce. Takéto sankcie majú byť predovšetkým dostatočné na to, aby poskytovali pre dopravcov a sprostredkovateľov finančný stimul na konzistentné dodržiavanie tohto nariadenia.~~
[PN 177]

~~5. Vnútroštátne orgány presadzovania uverejnia na svojom webovom sídle do ... [šesť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a potom každých päť rokov správu o svojej činnosti, o opatreniach v oblasti presadzovania a ich výsledkoch vrátane uložených sankcií. Uvedené správy sa predkladajú aj Komisii.~~ **[PN 178]**

6. Prevádzkujúci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia oznamujú vnútroštátnym orgánom presadzovania požadované kontaktné údaje osoby alebo osôb alebo orgánu, ktoré určili, aby v členskom štáte, v ktorom pôsobia, v ich mene trvalo konali a prijímali dokumenty vydané vnútroštátnym orgánom alebo orgánmi presadzovania, pokiaľ ide o veci, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Vnútroštátne orgány presadzovania si môžu tieto informácie navzájom vymieňať na účely presadzovania tohto nariadenia.“

18a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16-a
Úlohy v oblasti presadzovania

1. Vnútroštátny orgán presadzovania práva dôsledne monitoruje súlad s týmto nariadením a prijme opatrenia potrebné na zaistenie dodržiavania práv cestujúcich.

2. Vnútroštátne orgány presadzovania práva môžu požiadať leteckých dopravcov, riadiace orgány letísk a sprostredkovateľov, aby poskytli dokumenty a informácie, ktoré sú relevantné na účely vykonávania ich funkcií uvedených v odseku 1. Takéto dokumenty a informácie sa poskytnú do jedného mesiaca od prijatia žiadosti, ak vnútroštátny orgán presadzovania práva neurčí inak.

3. Vnútroštátne orgány presadzovania práva pri výkone svojich funkcií v relevantných prípadoch zohľadňujú informácie, ktoré im poskytol iný orgán určený na vybavovanie sťažností v zmysle vymedzenia v článku 16b ods. 2.

4. ***V prípade leteckých spojov medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi môžu vnútroštátne orgány presadzovania práva vykonávať monitorovacie činnosti spoločne.***

5. ***Členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné vnútroštátne orgány presadzovania práva mali dostatok právomocí na vykonávanie opatrení v oblasti presadzovania.***

6. ***V prípade, že sa letecký dopravca odvoláva na mimoriadne okolnosti ako dôvod odmietnutia náhrady podľa tohto nariadenia, musí svoje tvrdenie podložiť poskytnutím primeraných dôkazov o týchto okolnostiach a súvisiacich technických problémoch vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva do 48 hodín. Okrem toho letecký dopravca preukáže, že prijal všetky primerané opatrenia, aby predišiel zrušeniu alebo meškaniu príslušného letu.***

7. ***Vnútroštátny orgán presadzovania práva zašle tieto informácie orgánom určeným na alternatívne riešenie sporov podľa tohto nariadenia, ak takéto orgány existujú.***

8. ***Vnútroštátne orgány presadzovania práva uverejňujú každé dva roky do 30. júna správy obsahujúce štatistiky o ich činnosti, v relevantných prípadoch vrátane sankcií uložených počas predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov.***

9. ***Na základe údajov, ktoré sú leteckí dopravcovia, riadiace orgány letísk a sprostredkovatelia povinní poskytovať o normách kvality služieb v zmysle vymedzenia v článku 15a, vnútroštátny orgán presadzovania práva uverejňuje štatistiky týkajúce sa počtu a povahy sťažností, počtu zrušených letov, odmietnutí nástupu do lietadla a meškaní a ich trvania, ako aj údaje o stratenej, omeškanej alebo poškodenej batožine.***

10. Leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia poskytnú svoje kontaktné údaje vnútroštátnemu orgánu či orgánom presadzovania práva v členských štátoch, v ktorých prevádzkujú svoju činnosť.“ **[PN 179]**

18b. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16-aa
Vybavovanie sťažností vnútroštátnymi orgánmi presadzovania a inými orgánmi

1. Bez toho, aby boli dotknuté práva spotrebiteľov na alternatívnu nápravu v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ[1a], po neúspešnej sťažnosti leteckému dopravcovi alebo sprostredkovateľovi podľa článku 13a môže cestujúci podať sťažnosť vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva alebo akémukoľvek inému orgánu určenému podľa odseku 2 tohto článku najneskôr do jedného roka odvtedy, čo mu letecký dopravca alebo sprostredkovateľ doručil informáciu o zamietnutí pôvodnej sťažnosti.

2. ***Každý cestujúci môže podať sťažnosť na údajné porušenie tohto nariadenia na ktoromkoľvek letisku nachádzajúcom sa na území členského štátu alebo v súvislosti s akýmkoľvek letom z ktoréhokoľvek letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu alebo tretej krajiny na takéto letiská, a to buď vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva, alebo akémukoľvek inému orgánu, ktorý na tento účel určí členský štát.***

3. ***Vnútroštátny orgán presadzovania alebo akýkoľvek iný orgán určený podľa odseku 2 potvrdí prijatie sťažnosti do dvoch týždňov od jej prijatia. Postup vybavovania sťažností smie trvať najviac tri mesiace od dátumu otvorenia spisu sťažnosti. Postup vybavovania sťažností musí byť prístupný osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v prístupnom formáte.***

4. Ak sa sťažnosť týka údajného porušenia pravidiel riadiacim orgánom letiska, sťažnosť vybavuje vnútroštátny orgán presadzovania práva alebo akýkoľvek iný orgán určený podľa odseku 2 toho členského štátu, na území ktorého k incidentu došlo.

5. Vnútroštátne orgány presadzovania práva alebo akýkoľvek iný orgán určený podľa odseku 2 tohto článku musia byť schopné zaoberať sa individuálnymi sťažnosťami cestujúcich a musia mať aspoň minimálne vyšetrovacie právomoci a právomoci na presadzovanie práva vymedzené v článku 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2394[1b].

6. Rozhodnutia vnútroštátnych orgánov presadzovania práva alebo akéhokoľvek iného orgánu určeného podľa odseku 2 sú pre obe strany záväzné a vykonateľné bez toho, aby bolo dotknuté právo strán na prístup k súdnemu systému.

[1a] ***Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (smernica o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov) (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).***

[1b] ***Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2394 z 12. decembra 2017 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za presadzovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa a o zrušení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 345, 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).“*** **[PN 180]**

18c. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16-ab

1. Ak členský štát určí podľa článkov 16 a 16b tohto nariadenia rôzne orgány, tieto orgány zabezpečia výmenu relevantných informácií medzi nimi v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 s cieľom pomôcť vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva vykonávať jeho úlohy dohľadu a presadzovania práva a orgánu na vybavovanie sťažností určenému podľa článku 16b zhromažďovať informácie potrebné na preskúmanie jednotlivých sťažností.

2. Vnútroštátne orgány presadzovania práva v rôznych členských štátoch si na účely cezhraničnej koordinácie vymieňajú informácie o svojej práci a zásadách a postupoch pri prijímaní rozhodnutí. Komisia ich v tejto úlohe podporuje.“ **[PN 181]**

18d. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16-ac
Inšpekcie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva

1. Komisia môže vykonávať inšpekcie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva s cieľom monitorovať uplatňovanie nariadenia členskými štátmi a vydávať odporúčania na zlepšenie jeho presadzovania.

2. Komisia včas pred inšpekciou o nej informuje dotknutý členský štát.

3. Každá správa Komisie o inšpekcii sa oznámi vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva dotknutého členského štátu, ktorý vo svojej odpovedi uvedie opatrenia prijaté na nápravu zistených nezrovnalostí a na riešenie odporúčaní.

4. Správa spolu s odpoveďou vnútroštátneho orgánu presadzovania práva sa následne v náležitých prípadoch oznámi vnútroštátnym orgánom presadzovania práva v ostatných členských štátoch.“ **[PN 182]**

18e. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16-ad
Sankcie

1. Členské štáty stanovia pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto pravidlá a opatrenia Komisii a bezodkladne jej oznámia aj každú následnú zmenu, ktorá má na ne vplyv.

2. Vnútroštátny orgán presadzovania práva, ktorý je príslušný na účely článku 16b ods. 4 alebo 5, vyšetrí v rámci spolupráce uvedenej v článku 16c na žiadosť vnútroštátneho orgánu presadzovania, ktorý sťažnosť vybavuje, porušenie tohto nariadenia zistené uvedeným orgánom a v prípade potreby uloží sankcie.“
[PN 183]

18f. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16-ae
Spolupráca medzi členskými štátmi a Komisiou

1. Členské štáty pravidelne zasielajú Komisii príslušné informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia a Komisia tieto informácie elektronickou formou sprístupní ostatným členským štátom.

2. Na žiadosť Komisie vyšetria vnútroštátne orgány presadzovania práva osobitné podozrivé postupy neplnenia povinností stanovených v tomto nariadení zo strany jedného alebo viacerých leteckých dopravcov a riadiacich orgánov letísk a zistenia do štyroch mesiacov od žiadosti oznámia Komisii.

3. Komisia podporuje dialóg a presadzuje spoluprácu medzi členskými štátmi, čo sa týka vnútroštátneho výkladu a uplatňovania tohto nariadenia, prostredníctvom výboru uvedeného v článku 16a [nariadenia o presadzovaní].

4. Komisia na žiadosť členského štátu, vnútroštátneho orgánu presadzovania práva alebo z vlastného podnetu preskúma prípady, keď vzniknú rozdiely v uplatňovaní a presadzovaní ktoréhokoľvek z ustanovení tohto nariadenia.

5. Komisia môže vo vhodných prípadoch prijať usmernenia s úmyslom podporiť jednotné uplatňovanie tohto nariadenia.“ **[PN 184]**

19. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16a
Mimosúdne riešenie sporov

Členské štáty zabezpečia, aby cestujúci v leteckej doprave mohli predkladať jednotlivé spory po podaní sťažností alebo žiadostí podľa tohto nariadenia subjektu alebo subjektom zodpovedným za mimosúdne riešenie sporov. Členské štáty informujú Komisiu o subjekte alebo subjektoch zodpovedných za riešenie sporov podľa tohto článku. ~~Členské štáty môžu rozhodnúť, že tento článok sa bude uplatňovať len na spory medzi leteckými dopravcami alebo sprostredkovateľmi na jednej strane a spotrebiteľmi na strane druhej~~***Účasť leteckých dopravcov a sprostredkovateľov v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na postupoch alternatívneho riešenia sporov je povinná a ich rozhodnutia sú záväzné bez toho, aby bolo dotknuté právo strán na prístup k súdnemu systému***.“ **[PN 185]**

19a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16aa
Dokumenty o dodržiavaní ustanovení tohto nariadenia

1. Leteckí dopravcovia Únie vypracujú a do [1. januára xxxx] predložia vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva v členskom štáte, ktorý vydal ich prevádzkové povolenie podľa nariadenia (ES) č. 1008/2008, ako aj Komisii dokument, v ktorom dostatočne podrobne preukážu, že ich prevádzkové postupy stačia na zabezpečenie konzistentného dodržiavanie všetkých relevantných článkov tohto nariadenia.

2. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví minimálny obsah dokumentov o dodržiavaní ustanovení nariadenia. Minimálny obsah však bude zahŕňať aspoň plány pre prípad nepredvídaných udalostí súvisiacich s vážnym narušením dopravy, osoby zodpovedné za poskytovanie pomoci a iné práva, praktické možnosti a postupy, prostredníctvom ktorých sa vybavujú sťažnosti a poskytuje sa pomoc a náhrada škody, ako aj postupy a vzory pre komunikáciu s cestujúcimi. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 16c ods. 2.

3. Všetci ostatní dopravcovia poskytujúci služby z letiska Únie predložia dokument o dodržiavaní právnych predpisov vnútroštátnym orgánom presadzovania práva vo všetkých členských štátoch, v ktorých pôsobia, ako aj Komisii.

4. Leteckí dopravcovia svoje dokumenty o dodržiavaní ustanovení tohto nariadenia počnúc [1. januárom xxxx] každé tri roky preskúmajú a ich aktualizované verzie predložia príslušným vnútroštátnym orgánom presadzovania práva, ako aj Komisii.

5. Vnútroštátny orgán presadzovania práva vezme na vedomie dokumenty o dodržiavaní ustanovení tohto nariadenia, predkladané leteckými dopravcami, a podľa možnosti overí platnosť týchto dokumentov na základe informácií o sťažnostiach.“ **[PN 186]**

19b. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16ab
Vykonávanie delegovanej právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. ***Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6c a článku 7 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [deň nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.***

3. ***Delegovanie právomoci podľa článku 6c a článku 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.***

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6c a článku 7 nadobudne účinnosť, len ak buď Európsky parlament, alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“
[PN 187]

19c. Vkladá sa tento článok:

„Článok 16ac

Postup výboru

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

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“ **[PN 188]**

20. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Preskúmanie a predkladanie správ

~~1. Komisia do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a potom každé tri roky predloží Európskemu parlamentu a Rade správu v súvislosti so zoznamom mimoriadnych okolností uvedenom v prílohe, týkajúcu sa udalostí, ktoré počas dvoch rokov predchádzajúcich každej správe ovplyvnili včasné a účinné prevádzkovanie letov.~~

~~K správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh.~~
[PN 189]

2. Komisia do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a potom každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní, presadzovaní a výsledkoch tohto nariadenia. Komisia do tejto správy zahrnie informácie o zvýšenej ochrane cestujúcich v leteckej doprave, pokiaľ ide o lety do a z tretích krajín prevádzkované dopravcami z tretích krajín.

   ~~V uvedenej správe sa uvedie aj preskúmanie súm stanovených v článku 7 ods. 1 a percentuálnych podielov stanovených v článku 10 ods. 2 a zohľadní sa okrem iného vývoj leteckého cestovného, miera inflácie a štatistiky odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení, meškaní a zmeškaných prípojných letov, ktoré možno pripísať leteckým dopravcom, ako aj štatistiky o zmene triedy na nižšiu triedu počas predchádzajúcich piatich rokov.~~ **[PN 190]**

V správe, ktorá sa má podľa prvého pododseku predložiť do ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] Komisia tiež posúdi:

~~a)~~ ~~či je potrebné a možné vykonať revíziu rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a ďalej tak posilniť ochranu cestujúcich a rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov z Únie a z tretích krajín, ako aj aspekty prepojenosti; Komisia predovšetkým posúdi riziká vzniku konfliktov jurisdikcií a ťažkosti súvisiace s presadzovaním a odporučí spôsoby, ako zmierniť uvedené riziká a vyriešiť uvedené ťažkosti;~~ **[PN 191]**

~~b)~~ ~~či je potrebné upraviť prahové hodnoty stanovené v článku 7 ods. 2, a to na základe štatistík týkajúcich sa vývoja meškaní a zrušení za päť rokov predchádzajúcich posúdeniu zo strany Komisie a za každý rok od ... [dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia];~~ **[PN 192]**

c) či je realizovateľná pokročilejšia automatizácia žiadostí o náhradu alebo platieb náhrady v prípade meškania.

V prípade potreby sa k správe pripoja legislatívne návrhy.“

21. Text uvedený v prílohe I k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako príloha k nariadeniu (ES) č. 261/2004.

Článok 2

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

1. V článku 2 sa odsek 1 mení takto:

a) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) „letecký dopravca z Únie“ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

_____

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).“

b) dopĺňajú sa tieto písmená:

„h) „mobilná pomôcka“ znamená akékoľvek zariadenie, ktoré je určené na pomoc pri mobilite osôb so zdravotným postihnutím alebo osôb so zníženou pohyblivosťou v zmysle článku 2 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006*;

i) „uznaný asistenčný pes“ znamená psa so špeciálnym výcvikom na zvýšenie nezávislosti a samostatnosti osôb so zdravotným postihnutím, ktorý je úradne uznaný v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi predpismi, ak takéto predpisy existujú;

j) „prístupný formát“ znamená formát, ktorý osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou poskytuje prístup ku všetkým relevantným informáciám vrátane toho, že sa takejto osobe poskytuje rovnako reálny a pohodlný prístup, aký má osoba bez poruchy alebo zdravotného postihnutia, a ktorý spĺňa požiadavky na prístupnosť vymedzené v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi, najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882**;

k) „sprostredkovateľ“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu inú ako dopravca, ktorá na účely súvisiace s jej obchodnou, podnikateľskou alebo profesijnou činnosťou koná v mene dopravcu alebo cestujúceho na účely uzatvorenia zmluvy o preprave;

l) „osobná vec“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá ~~sa považuje za nevyhnutný aspekt prepravy cestujúcich,~~ spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu a buď má maximálne rozmery 40 x 30 x 15 cm, alebo spĺňa podmienku, že sa zmestí pod sedadlo nachádzajúce sa pred sedadlom, na ktorom sedí cestujúci; **[PN 193]**

m) „príručná batožina“ znamená nezapísanú batožinu, ktorá nie je osobnou vecou a ktorá spĺňa požiadavky na bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu.

---

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).“

2. V článku 3 sa odsek 1 nahrádza takto:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu z Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť. To zahŕňa aj zodpovednosť leteckého dopravcu z Únie týkajúcu sa meškania cestujúceho alebo batožiny.“

3. V článku 3 sa ~~vypúšťa~~ odsek 2~~.~~ ***nahrádza takto:***

„2. Na všetkých letiskách na území Únie zriadi letecký dopravca z Únie a pozemný odbavovací personál, ktorý koná v jeho mene, službu, prostredníctvom ktorej budú cestujúcim poskytovať formuláre sťažností, ktoré im umožnia bezodkladne po prílete podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej alebo zmeškanej batožiny. Letecký dopravca z Únie rovnako zabezpečí, aby cestujúci dostali jednoduchý a ľahko pochopiteľný prístup k formuláru sťažnosti uvedenému v tomto odseku použitím QR kódov. Tieto QR kódy sa oznámia a umiestnia na jasných a viditeľných miestach vrátane odbavovacích pultov, služobných pultov na letisku, nástupných východov a webových sídiel či podobných online platforiem leteckého dopravcu, tak aby sa cestujúci mohli rýchlo a bez zbytočných komplikácií dostať k formuláru sťažnosti. Tento formulár sťažnosti, ktorý môže mať formu správy o majetkových nezrovnalostiach (PIR), prijíma letecký dopravca na letisku ako sťažnosť podľa článku 31 ods. 2 Montrealského dohovoru. Táto možnosť nemá vplyv na práva cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách predpísaných v Montrealskom dohovore. **[PN 194]**

2a. Komisia môže prijať vykonávacie akty, aby stanovila podobu štandardizovanej žiadosti. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom/postupom preskúmania uvedeným v článku 6f ods. 2.“ **[PN 195]**

4. Článok 3a sa nahrádza takto:

„Článok 3a

Dodatočná suma, ktorú v súlade s článkom 22 ods. 2 Montrealského dohovoru a bez toho, aby bol dotknutý článok 6a, môže požadovať letecký dopravca z Únie v prípade, že cestujúci podá osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní svojej batožiny v mieste určenia, sa zakladá na sadzbe, ktorá odráža dodatočné náklady na prepravu a poistenie batožiny ocenenej nad výšku obmedzenia zodpovednosti. Sadzba sa na požiadanie sprístupní cestujúcim.“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

1. Letecký dopravca z Únie v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich bezodkladne, a v každom prípade najneskôr do 15 dní po určení totožnosti fyzickej osoby oprávnenej na kompenzáciu, zaplatí preddavky potrebné na zabezpečenie bezprostredných ekonomických potrieb, a to primerane k vzniknutým ťažkostiam.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška preddavku na cestujúceho v prípade jeho smrti aspoň 16 % minimálnej sumy zodpovednosti stanovenej podľa článku 21 ods. 1 Montrealského dohovoru a Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.

3. Preddavok nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže byť započítaný voči akejkoľvek následnej čiastke zaplatenej na základe zodpovednosti leteckého dopravcu z Únie, nie je však návratný s výnimkou prípadov uvedených v článku 20 Montrealského dohovoru alebo keď osoba, ktorá dostala preddavok, nie je osobou oprávnenou na kompenzáciu.

3a. V prípade straty, meškania alebo poškodenia batožiny leteckí dopravcovia najprv odškodnia cestujúcich, s ktorými uzatvorili zmluvu, a to ešte pred tým, než budú môcť vzniesť nárok voči letiskám alebo poskytovateľom služieb, za ktorých nie sú nevyhnutne zodpovední.“ **[PN 196]**

6. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Všetci leteckí dopravcovia ponúkajúci v Únii leteckú prepravu ***musia cestujúcim jasným a prístupným spôsobom poskytnúť komplexné informácie o platných postupoch, ktoré treba dodržať v prípade straty, meškania alebo poškodenia batožiny. Leteckí dopravcovia*** musia zabezpečiť, aby mali cestujúci na všetkých predajných miestach vrátane predaja cez telefón alebo internet k dispozícii súhrnné informácie o hlavných ustanoveniach, ktorými sa riadi zodpovednosť za cestujúcich a ich batožinu vrátane lehôt na podanie žalôb o náhradu škody a možnosti podania osobitného vyhlásenia o batožine. Aby bola splnená táto požiadavka na informácie, leteckí dopravcovia z Únie použijú oznámenie uvedené v prílohe. Tieto súhrnné informácie alebo oznámenie sa nemôžu použiť ako základ nároku na kompenzáciu, ani na výklad ustanovení tohto nariadenia alebo Montrealského dohovoru.;“ **[PN 197]**

aa) vkladá sa tento odsek:

„1a. Všetci leteckí dopravcovia ponúkajúci v Únii leteckú prepravu musia zabezpečiť, aby mali cestujúci na všetkých predajných miestach vrátane predaja cez telefón alebo internet k dispozícii súhrnné informácie o hlavných ustanoveniach, ktorými sa riadi zodpovednosť za cestujúcich a ich batožinu vrátane lehôt na podanie žalôb o náhradu škody a možnosti podania osobitného vyhlásenia o batožine. Aby bola splnená táto požiadavka na informácie, leteckí dopravcovia z Únie použijú oznámenie uvedené v prílohe. Tieto súhrnné informácie alebo oznámenie sa nemôžu použiť ako základ nároku na kompenzáciu, ani na výklad ustanovení tohto nariadenia alebo Montrealského dohovoru. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 6d s cieľom upraviť sumy uvedené v prílohe, okrem sumy uvedenej v článku 5 ods. 2, s prihliadnutím na rozhodnutie Medzinárodnej organizácie civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.“ **[PN 198]**

b) v odseku 2 sa dopĺňa táto zarážka:

„– práve bezplatne podať osobitné vyhlásenie o záujme týkajúce sa hodnoty ich mobilných pomôcok, ak je cestujúci osobou so zdravotným postihnutím alebo osobou so zníženou pohyblivosťou.“

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. V prípade všetkých prepráv vykonávaných leteckými dopravcami z Únie sú limitmi uvedenými v súlade s informačnými požiadavkami odsekov 1 a 2 limity stanovené týmto nariadením, pokiaľ letecký dopravca z Únie neuplatňuje dobrovoľne vyššie limity. V prípade všetkých prepráv vykonávaných leteckými dopravcami z tretích krajín odseky 1 a 2 sa uplatnia len vo vzťahu k preprave do Únie, z Únie alebo v rámci Únie.“

d) dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Všetci leteckí dopravcovia poskytujú vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach formulár, ktorý cestujúcemu umožní okamžite podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej, omeškanej alebo stratenej batožiny online alebo v papierovej forme. Dátum podania uvedeného formulára považuje letecký dopravca za dátum podania sťažnosti podľa článku 31 ods. 2 a 3 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak letecký dopravca požiada neskôr o ďalšie informácie. Tento odsek nemá vplyv na právo cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách stanovených v Montrealskom dohovore.

5. Všetky informácie poskytované podľa tohto článku a formuláre sťažností sa poskytujú v prístupnom formáte a sprístupňujú sa aj osobám, ktoré nepoužívajú digitálne nástroje.

6. Všetky informačné povinnosti podľa tohto článku sa vzťahujú aj na sprostredkovateľov pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie alebo v rámci Únie.“

7. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

1. Pri preprave zapísaných mobilných pomôcok alebo uznaných asistenčných psov letecký dopravca z Únie vždy ***oboznámi cestujúcich s ich právami a*** zabezpečí, aby každej osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou bola ponúknutá možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme na dodanie v mieste určenia podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a najneskôr pri odovzdaní pomôcky leteckému dopravcovi, a v prípade uznaného asistenčného psa pri nástupe do lietadla. V takom prípade neúčtuje letecký dopravca z Únie od dotknutých cestujúcich dodatočný poplatok. ***Komisia prijme delegované akty, v ktorých stanoví vzorový formulár pre takéto vyhlásenie o záujme. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku [6f ods. 2].*** Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu pomôcky alebo v prípade smrti uznaného asistenčného psa alebo jeho zranenia, môže letecký dopravca z Únie od osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou požadovať, aby doložila výšku sumy uvedenej v osobitnom vyhlásení o záujme predložením dôkazu o nákladoch na nahradenie vrátane dočasného nahradenia mobilnej pomôcky alebo uznaného asistenčného psa.
[PN 199]

Sprostredkovatelia ~~ponúkajú~~***oboznámia cestujúcich s ich právami a ponúknu*** dotknutým cestujúcim pri predaji leteckej prepravy v mene leteckého dopravcu z Únie možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006. Toto osobitné vyhlásenie o záujme sa podáva za rovnakých podmienok ako sú podmienky stanovené v prvom pododseku. Sprostredkovateľ postúpi toto vyhlásenie čo najskôr leteckému dopravcovi z Únie. **[PN 200]**

2. Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu pri preprave zapísaných mobilných pomôcok alebo v prípade smrti alebo zranenia uznaného asistenčného psa, je letecký dopravca z Únie povinný zaplatiť sumu neprekračujúcu sumu, ktorú uviedol cestujúci, pokiaľ nepreukáže, že nárokovaná suma je vyššia než skutočný záujem osoby na dodaní v mieste určenia.

3. Ak sa uplatňuje odsek 2 a bez toho, aby boli dotknuté články 7 a 8 a štvrtý odsek prílohy I k nariadeniu (ES) č. 1107/2006, leteckí dopravcovia z Únie urýchlene vynaložia všetko primerané úsilie na to, aby okamžite poskytli potrebné dočasné náhrady za zapísané mobilné pomôcky a dočasné riešenie na nahradenie uznaných asistenčných psov. Osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou sa povoľuje ponechať si túto dočasnú náhradu bezplatne dovtedy, kým sa nevyplatí náhrada uvedená v odseku 2, alebo kým leteckí dopravcovia z Únie nenahradia právnickým alebo fyzickým osobám náklady na potrebnú dočasnú náhradu mobilnej pomôcky alebo uznaného asistenčného psa.

4. Splnenie ustanovení odseku 3 nepredstavuje uznanie zodpovednosti leteckého dopravcu z Únie.

„Článok 6aa

1. Vnútroštátny orgán presadzovania práva určený podľa článku 16 nariadenia (ES) č. 261/2004 zabezpečí dodržiavanie tohto nariadenia. Na tento účel monitoruje:

a) podmienky zmlúv o leteckej preprave;

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

c) vyplatenie preddavku podľa článku 5 ods. 1 v uplatniteľných prípadoch;

d) uplatňovanie článku 6.

2. ***Na účel monitorovania ochrany cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a zdravotne postihnutých cestujúcich v prípade poškodenia ich pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť alebo asistenčných pomôcok vnútroštátny orgán presadzovania práva posúdi a zohľadní aj informácie o sťažnostiach týkajúcich sa pomôcok uľahčujúcich pohyblivosť predložených orgánom menovaným podľa článku 16a nariadenia (ES) č. 261/2004.***

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

4. ***Vnútroštátne orgány presadzovania práva vo svojich výročných správach podľa článku 16 ods. 6 nariadenia (ES) č. 261/2004 uverejnia aj štatistické údaje o svojej činnosti a o sankciách uložených v súvislosti s uplatňovaním tohto nariadenia.“*** **[PN 201]**

Článok 6b

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, všetci leteckí dopravcovia a sprostredkovatelia pri predaji leteckej prepravy do Únie, z Únie alebo v rámci Únie pri rezervácii, ako aj vo svojich mobilných aplikáciách a na svojich webových sídlach jasne a v prístupnom formáte uvedú, a leteckí dopravcovia okrem toho na požiadanie sprístupnia na letisku (vrátane priestorov samoobslužných odbavovacích zariadení) tieto informácie:

– rozmery a hmotnosť maximálnej povolenej batožiny, ktorú si cestujúci môžu vziať so sebou do kabíny, ako aj ktorú si môžu uložiť do nákladného priestoru lietadla, a to podľa príslušnej triedy prepravy pre každý let uvedený na rezervácii cestujúceho,

– akékoľvek obmedzenia počtu kusov, ktoré sa uplatnia v rámci stanovenej maximálnej povolenej batožiny,

– podmienky, za ktorých sa v kabíne pre cestujúcich alebo nákladnom priestore lietadla prepravujú krehké alebo cenné predmety, napríklad hudobné nástroje, športová výstroj, detské kočíky a detské sedačky,

– bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, prípadné dodatočné poplatky za prepravu zapísanej a nezapísanej batožiny vrátane hudobných nástrojov uvedených v článku 6c,

– osobitné dôvody, ktoré môžu brániť preprave nezapísanej batožiny v kabíne podľa odseku 3.

Základné cestovné služby a dodatočné poplatky musia byť jasne identifikovateľné a musia sa dať kúpiť oddelene. **[PN 202]**

V prípade, že príručná batožina sa pred nástupom do lietadla alebo odletom lietadla preloží z paluby do batožinového priestoru, musí sa odovzdať cestujúcemu pri vystúpení z lietadla, tak ako príručná batožina. **[PN 203]**

2. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, leteckí dopravcovia povolia cestujúcim prepravovať v kabíne osobnú vec ***a príručnú batožinu s maximálnymi rozmermi 100 cm (súčet dĺžky, šírky a výšky)*** bez dodatočných nákladov ***v súlade s nariadením (ES) č. 261/2004. Množstvo povolenej príručnej batožiny môže byť vyjadrené maximálnymi rozmermi alebo maximálnou hmotnosťou celkovej povolenej príručnej batožiny na jedného cestujúceho, alebo oboma spôsobmi, no bez akéhokoľvek obmedzenia konkrétneho počtu kusov príručnej batožiny.*** **[PN 204]**

3. Ak z osobitných dôvodov, ako sú napríklad bezpečnostné či kapacitné dôvody, alebo pre zmenu typu lietadla po vykonaní rezervácie, nie je možné prepraviť v kabíne osobnú vec uvedenú v odseku 2 alebo príručnú batožinu, môže letecký dopravca takúto nezapísanú batožinu prepraviť v nákladnom priestore lietadla, avšak bez ďalších nákladov pre cestujúceho.

4. Odseky 2 a 3 sa uplatňujú na všetkých leteckých dopravcov, ktorí odlietajú z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, ako aj na všetkých leteckých dopravcov ~~z Únie~~, ktorí prilietajú na územie členského štátu, na ktoré sa vzťahujú zmluvy. **[PN 205]**

5. Týmto článkom nie sú ovplyvnené obmedzenia týkajúce sa nezapísanej batožiny stanovené pravidlami Únie,, ako sú napríklad tie, ktoré sú uvedené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008* a vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/1998**, a medzinárodnými pravidlami bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany.

Článok 6c

1. Letecký dopravca z Únie povolí cestujúcemu prepravovať v kabíne pre cestujúcich hudobný nástroj, ak sú dodržané príslušné pravidlá v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany, ako aj technické špecifikácie a obmedzenia dotknutého lietadla. Hudobné nástroje sa prijímajú na prepravu v kabíne lietadla za podmienky, že sa môžu bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho. ***Keď je hudobný nástroj prijatý na prepravu v kabíne lietadla, je súčasťou povolenej príručnej batožiny cestujúceho.*** Letecký dopravca môže rozhodnúť~~, že hudobný nástroj je súčasťou povolenej nezapísanej batožiny cestujúceho a nesmie sa prepravovať~~ ***o uplatnení ďalších poplatkov za ďalšiu prepravovanú príručnú batožinu*** nad rámec tejto povolenej batožiny. **[PN 206]**

2. ~~Pod podmienkou dodržania pravidiel v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany,~~ Ak je hudobný nástroj príliš veľký na to, aby ho bolo možné bezpečne uložiť vo vhodnom batožinovom priestore v kabíne alebo pod príslušným sedadlom cestujúceho, môže letecký dopravca požadovať zaplatenie tarifnej ceny druhej letenky, ak sa tento hudobný nástroj prepravuje ako ~~nezapísaná~~***príručná*** batožina na druhom sedadle. ~~Okrem toho sa od cestujúcich môže vyžadovať, aby si pre seba a pre~~***Takáto tarifná cena druhej letenky nepodlieha platbe príslušných letiskových poplatkov. Ak je druhé sedadlo predané, letecký dopravca vyvinie primerané úsilie, aby sa dotyčný cestujúci a*** hudobný nástroj ~~vybrali a zakúpili susediace~~***umiestnili na*** sedadlá~~, pričom jedno z nich, určené pre hudobný nástroj, je vždy sedadlo pri okne~~ ***vedľa seba***. ~~Hudobné nástroje sa na požiadanie prepravujú vo vykurovanej časti nákladného priestoru lietadla, ak je k dispozícii, a to pod podmienkou dodržania príslušných bezpečnostných pravidiel, priestorových obmedzení a technických špecifikácií dotknutého lietadla.~~ **[PN 207]**

***2a. Hudobné nástroje sa prepravujú vo vykurovanom batožinovom priestore lietadla, ak je k dispozícii a ak je potrebný, za podmienky dodržania príslušných bezpečnostných predpisov, priestorových obmedzení a technických špecifikácií dotknutého lietadla. Letecká dopravcovia zabezpečia osobitné štítky na jasné označenie hudobných nástrojov, aby sa s nimi zaobchádzalo s potrebnou starostlivosťou. Ako náklad lietadla sú prípustné len nástroje riadne zabalené v pevnom a/alebo tvrdom obale osobitne určenom pre takéto predmety.* [PN 208]**

***2b. Letecký dopravca pri rezervácii a vo svojich podmienkach jasne uvedie pravidlá, na základe ktorých sa budú hudobné nástroje prepravovať, vrátane uplatniteľných poplatkov, priestorov na prepravu hudobných nástrojov dostupných v príslušnom lietadle a rozmerov týchto priestorov. Ak je nutná rezervácia druhého sedadla, cestujúcim sa musí ponúknuť možnosť rezervácie tohto druhého sedadla cez internet.* [PN 209]**

Článok 6d

1. Komisii pomáha Výbor pre práva cestujúcich. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

***2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.* [PN 210]**

---

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

8. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Komisia podá do ... [~~5~~***troch*** rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia. ***V prípade potreby sa k správe pripoja legislatívne návrhy.“*** **[PN 211]**

9. Príloha k nariadeniu (ES) č. 2027/97 sa nahrádza textom uvedeným v prílohe II k tomuto nariadeniu.

Článok 3

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

~~Uplatňuje sa od ... [2 roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia].~~ **[PN 212]**

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

V ...

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda/predsedníčka*

PRÍLOHA I

„Príloha

~~Nevyčerpávajúce zoznamy~~ ***Úplný zoznam*** okolností, ktoré ~~sa~~ na účely tohto nariadenia ~~považujú~~ ***možno považovať*** za mimoriadne okolnosti~~, a okolnosti, ktoré sa na účely tohto nariadenia nepovažujú za mimoriadne okolnosti~~ **[PN 213]**

1. Za mimoriadne okolnosti ~~sa považujú~~***možno považovať tieto okolnosti***: **[PN 214]**

   ~~a) okolnosti, ktoré nesúvisia s prevádzkou lietadla, napríklad:~~ **[PN 215]**

   i) prírodné ~~katastrofy alebo ekologické~~ katastrofy, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu; **[PN 216]**

   ii) meteorologické podmienky ~~a poškodenie lietadla súvisiace s meteorologickými udalosťami~~, ktoré nie sú zlučiteľné s ~~bezpečným vykonaním letu (napríklad zásahy bleskom, krupobitie, búrky, silné turbulencie~~***letovou bezpečnosťou alebo spôsobili poškodenie lietadla počas letu*** alebo ~~silný vietor)~~***na odbavovacej ploche po uvoľnení lietadla do prevádzky, a znemožňujú tak prevádzku lietadla***; **[PN 217]**

iii) ~~vojna~~***vojny, politické nepokoje a sabotážne*** alebo ~~povstanie~~***teroristické činy***, ktoré ~~nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu~~***znemožňujú bezpečnú letovú prevádzku***; **[PN 218]**

iv) ~~cezhraničné ohrozenie zdravia~~***zdravotné riziká alebo núdzové zdravotné situácie***, ktoré ~~patrí do rozsahu pôsobnosti článku 2 ods. 1~~***si vyžadujú prerušenie*** alebo ~~4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2371[1] a ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním~~***odklon predmetného*** letu;~~ a~~ **[PN 219]**

v) ~~zrážky~~***poškodenie*** lietadla ~~s vtákmi alebo iným~~***spôsobené*** cudzím predmetom~~, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu~~ ***ležiacim na vzletovej či pristávacej dráhe***; **[PN 220]**

b) ~~incidenty súvisiace s cestujúcim vrátane:~~ **[PN 221]**

i) ~~incidentov súvisiacich s cestujúcim s neprimeraným správaním v zmysle Montrealského protokolu z roku 2014, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu~~***nedisciplinovaného správania cestujúceho, v dôsledku ktorého veliteľ lietadla odkloní príslušný let na iné letisko, ako je letisko príletu, s cieľom vyložiť tohto cestujúceho*** alebo ~~ktoré spôsobia meškanie odletu~~***cestujúcich a ich batožinu***; **[PN 222]**

ii) ~~zdravotných rizík alebo núdzových zdravotných situácií (napríklad závažného ochorenia), ktoré boli zistené krátko pred odletom alebo si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu;~~ **[PN 223]**

c) ~~iné incidenty, napríklad:~~ **[PN 224]**

i) ~~bezpečnostné riziká, poškodenie spôsobené sabotážou alebo teroristickými činmi alebo protiprávne činy, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;~~ **[PN 225]**

ii) skryté výrobné alebo konštrukčné chyby odhalené výrobcom alebo príslušným orgánom, a ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu; **[PN 226, netýka sa slovenského znenia]**

iii) ***nepredvídateľné*** obmedzenia v oblasti manažmentu letovej prevádzky alebo kapacity letiska, alebo ***nepredvídateľné*** uzavretie vzdušného priestoru ***vrátane uzavretia vzletovej či pristávacej dráhy orgánmi***; **[PN 227]**

~~iv)~~ ~~čiastočné alebo úplné neplánované uzavretie letiska vrátane všeobecnej poruchy systému letiska, výpadok elektrickej energie a zlyhanie elektronickej komunikačnej siete alebo aktivácia plánu pre nepredvídané udalosti riadiacim orgánom letiska;~~ **[PN 228]**

v) ~~štrajky~~***nepredvídané pracovnoprávne spory u prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo u*** poskytovateľov základných služieb, ako sú ~~riadiaci orgán letiska,~~***letiská a*** poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ~~poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, alebo štrajky prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ak sú spojené s požiadavkami mimo pôsobnosti prevádzkujúceho dopravcu~~***s výnimkou štrajkov zamestnancov leteckej spoločnosti, ak ich príčinou nie sú požiadavky, ktoré môžu uspokojiť len verejné orgány***; **[PN 229]**

~~vi) neočakávaná absencia člena posádky nevyhnutného na vykonanie letu, ku ktorej dôjde z dôvodu choroby alebo smrti a mimo domovských základní prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo v dôsledku pandémie;~~ **[PN 230]**

vii) ~~poškodenie~~***zrážka*** lietadla v ~~čase, keď sa nachádza na zemi, spôsobené tretími stranami, za ktoré letecký dopravca nie je zodpovedný, a ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu~~***parkovacej polohe s lietadlom inej leteckej spoločnosti spôsobená pohybom lietadla inej leteckej spoločnosti***; **[PN 231]**

~~viii) poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené cudzím predmetom, ktoré nie je zlučiteľné s bezpečným vykonaním letu;~~ **[PN 232]**

ix) ~~kontaminovaná vzletová a pristávacia dráha na letisku~~***prítomnosť benzínu na vzletovej a pristávacej dráhe***, ktorá ~~nie je zlučiteľná s bezpečným vykonaním letu~~***vedie k uzavretiu letiska a následne k značnému meškaniu letu na toto letisko alebo z neho, ak predmetný benzín nepochádza z lietadla leteckého dopravcu, ktorý let prevádzkuje***; **[PN 233]**

~~x)~~ ~~neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu súvisiace s vybavením lietadla, ktoré nie sú v rámci prijateľných úrovní prevádzky v zmysle vymedzenia v základnom zozname minimálneho vybavenia, alebo v ňom stanovených minimálnych prevádzkových podmienok týkajúcich sa vybavenia, a ktoré nebolo bolo možné napraviť v rámci preventívnej údržby [ako sa stanovuje v odseku 2 písm. a)]; a~~ **[PN 234]**

~~xi)~~ ~~zdravotné riziká alebo núdzové zdravotné situácie (napríklad závažné ochorenie) člena posádky po odlete,, ktoré si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu.~~ **[PN 235]**

xia) zrážka lietadla s vtákom a akákoľvek škoda spôsobená takouto zrážkou; **[PN 236]**

xib) nedostatok zamestnancov na letisku poskytujúcich služby nakladania batožiny; **[PN 237]**

xic) preťaženie letiska v dôsledku meteorologických podmienok, z ktorého vyplýva povinnosť prevádzkovateľa lietadla odložiť alebo zrušiť let; **[PN 238]**

xid) všeobecný výpadok systému doplňovania paliva do lietadla, ak je za systém doplňovania paliva do lietadla zodpovedné letisko pôvodu príslušného letu alebo lietadla. **[PN 239]**

~~2. Okolnosti na tomto zozname sa nepovažujú za mimoriadne okolnosti:~~

~~a) technické problémy, ktoré bolo možné napraviť v rámci preventívnej údržby v súlade s pravidlami a postupmi Únie pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti lietadiel;~~

~~b) prevádzkové rozhodnutia a omeškanie pri postupoch týkajúcich sa posádky, odbavenia a nástupu do lietadla; a~~

~~c) nedostupnosť letovej posádky alebo palubných sprievodcov (pokiaľ nie sú spôsobené štrajkmi uvedenými v odseku 1 písm. c) bode v) alebo neočakávanou absenciou z dôvodu choroby alebo smrti uvedenou v odseku 1 písm. c) bode vi)).~~

~~1~~ ~~Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2371 z 23. novembra 2022 o závažných cezhraničných ohrozeniach zdravia, ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 1082/2013/EÚ (Ú. v. EÚ L 314, 6.12.2022, s. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj).~~ **[PN 240]**

PRÍLOHA II

„Príloha

Informačné oznámenie podľa článku 6

INFORMAČNÉ OZNÁMENIE O ZODPOVEDNOSTI LETECKÉHO DOPRAVCU ZA CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINU

V tomto informačnom oznámení sú zhrnuté pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami z Únie na základe požiadaviek právnych predpisov Únie a Montrealského dohovoru.

KOMPENZÁCIA V PRÍPADE SMRTI ALEBO ZRANENIA

Zodpovednosť za zranenie alebo smrť cestujúceho spôsobené nehodou na palube lietadla alebo počas akýchkoľvek činností v rámci nástupu do lietadla a výstupu z neho nie je nijako finančne obmedzená.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 Montrealského dohovoru o oslobodení leteckého dopravcu, v prípade škôd do výšky limitu podľa článku 21 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), sa letecký dopravca nemôže zbaviť svojej zodpovednosti ani ju obmedziť. Letecký dopravca nie je zodpovedný nad uvedenú sumu, ak preukáže, že:

– škoda nevznikla v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu alebo opomenutia leteckého dopravcu alebo jeho zamestnancov či zástupcov, alebo

– škoda vznikla výlučne v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu alebo opomenutia tretej strany.

PREDDAVKY

Ak dôjde k usmrteniu alebo zraneniu cestujúceho, letecký dopravca do 15 dní od určenia osoby oprávnenej na kompenzáciu zaplatí preddavok na pokrytie bezprostredných ekonomických potrieb. V prípade smrti nesmie byť tento preddavok nižší než 16 % limitu podľa článku 21 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene).

MEŠKANIESPÔSOBENÉ CESTUJÚCEMU

V prípade meškania pri preprave cestujúceho je letecký dopravca zodpovedný za škodu, pokiaľ neprijal všetky primerané opatrenia, aby sa škode zabránilo, alebo pokiaľ takéto opatrenia nebolo možné prijať. Zodpovednosť za meškanie pri preprave cestujúcich je obmedzená limitom podľa článku 22 ods. 1 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene).

MEŠKANIE BATOŽINY

V prípade meškania batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škodu do výšky limitu podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), pričom limit kompenzácie sa vzťahuje na cestujúceho, a nie na kus zapísanej batožiny. Letecký dopravca nie je zodpovedný, ak prijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil škode vyplývajúcej z meškania batožiny, alebo ak takéto opatrenia nebolo možné prijať.

ZNIČENIE, STRATA ALEBO POŠKODENIE BATOŽINY

Letecký dopravca je zodpovedný za škodu do výšky limitu podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), pričom limit kompenzácie sa uplatňuje na cestujúceho, a nie na kus batožiny.

V prípade poškodenia alebo straty zapísanej batožiny je letecký dopravca zodpovedný, pokiaľ škoda nevznikla v dôsledku chyby, kvality alebo vady, ktoré sú vlastné danej batožine.

V prípade nezapísanej batožiny (príručnej batožiny) vrátane osobných vecí je letecký dopravca zodpovedný, iba ak škoda vznikla jeho zavinením alebo zavinením jeho zamestnancov alebo zástupcov. **[PN 241, netýka sa slovenského znenia]**

VYŠŠIE LIMITY PRE BATOŽINU

Vyššie limity zodpovednosti sa môžu uplatniť vtedy, keď cestujúci najneskôr pri odbavení podal osobitné vyhlásenie a v prípade potreby zaplatil dodatočný poplatok. Takýto dodatočný poplatok vychádza zo sadzby spojenej s dodatočnými nákladmi, ktoré vzniknú pri preprave a poistení dotknutej batožiny nad výšku limitu zodpovednosti podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru aktualizovaného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene). Sadzba sa na požiadanie sprístupní cestujúcim. **[PN 242, netýka sa slovenského znenia]**

Osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sa systematicky ponúka možnosť podať v prístupnom formáte osobitné vyhlásenie o záujme týkajúce sa prepravy ich mobilnej pomôcky alebo ich uznaného asistenčného psa bez dodatočných nákladov, a to pri rezervácii, súčasne s oznámením podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 1107/2006 a najneskôr pri odovzdaní pomôcky leteckému dopravcovi, a v prípade uznaného asistenčného psa pri nástupe do lietadla.

OSLOBODENIE OD ZODPOVEDNOSTI

Ak dopravca preukáže, že akákoľvek škoda, na ktorú sa vzťahujú pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami z Únie podľa požiadaviek nariadenia (ES) č. 2027/97 a Montrealského dohovoru, vrátane smrti alebo zranenia, bola spôsobená nedbanlivosťou alebo iným protiprávnym činom alebo opomenutím osoby, ktorá vzniesla nárok na kompenzáciu, alebo osoby, od ktorej si takáto osoba odvodzuje svoje práva, alebo že k vzniku takejto škody uvedené osoby prispeli, je dopravca úplne alebo čiastočne oslobodený od zodpovednosti voči nárokujúcej strane v rozsahu, v ktorom takáto nedbanlivosť, protiprávny čin alebo opomenutie danú škodu spôsobili alebo k nej prispeli.

LEHOTY NA PODANIE SŤAŽNOSTI TÝKAJÚCEJ SA BATOŽINY **[PN 243, netýka sa slovenského znenia]**

V prípade poškodenia, meškania, straty alebo zničenia batožiny musí cestujúci vo všetkých prípadoch čo najskôr podať sťažnosť leteckému dopravcovi. Cestujúci je povinný podať sťažnosť do siedmych dní v prípade poškodenia zapísanej batožiny a do 21 dní v prípade meškania batožiny, v oboch prípadoch počítajúc odo dňa, keď bola batožina daná cestujúcemu k dispozícii. V tejto súvislosti môžu cestujúci nájsť na webových sídlach a v online aplikáciách leteckých dopravcov osobitný formulár, ktorý možno predložiť buď v papierovej forme, alebo online. Tento formulár sťažnosti musí letecký dopravca prijať na letisku ako sťažnosť. Dátum podania takejto sťažnosti považuje letecký dopravca za dátum podania sťažnosti podľa článku 31 ods. 2 a 3 Montrealského dohovoru, a to aj vtedy, ak letecký dopravca požiada neskôr o ďalšie informácie.

ZODPOVEDNOSŤ ZMLUVNÝCH A SKUTOČNÝCH DOPRAVCOV

Ak letecký dopravca, ktorý skutočne vykonáva let, nie je totožný so zmluvným leteckým dopravcom, cestujúci má právo adresovať sťažnosť alebo uplatniť nárok na náhradu škody u ktoréhokoľvek z týchto dopravcov. Zahŕňa to aj prípady, keď sa jednému z týchto dvoch dopravcov podalo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny.

LEHOTA TÝKAJÚCA SA UPLATNENIA NÁROKU NA SÚDE

Akékoľvek návrhy, ktorými sa uplatňuje nárok na náhradu škody, sa musia podať na súd do dvoch rokov od dátumu príletu lietadla alebo od dátumu, keď malo lietadlo priletieť.

ZNIČENIE, STRATA, POŠKODENIE ALEBO MEŠKANIE MOBILNÝCH POMÔCOK

Letecký dopravca je zodpovedný za zničenie, stratu, poškodenie alebo meškanie mobilnej pomôcky do výšky limitu podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru (letecký dopravca uvedie v zátvorkách približnú sumu v miestnej mene), pričom limit kompenzácie sa uplatňuje na cestujúceho, a nie na kus batožiny.

Vyššie limity zodpovednosti sa bez dodatočných nákladov môžu uplatniť vtedy, keď cestujúci najneskôr pri odbavení podal osobitné vyhlásenie, v ktorom uviedol výšku nákladov na kompenzáciu svojej mobilnej pomôcky.

Ak dôjde k zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu mobilných pomôcok, letecký dopravca vyplatí kompenzáciu neprekračujúcu sumu uvedenú v osobitnom vyhlásení.

Pred vyplatením tejto kompenzácie vynaloží letecký dopravca všetko primerané úsilie na to, aby okamžite poskytol potrebné dočasné náhrady za mobilné pomôcky aj po ukončení cesty dotknutých cestujúcich.

ZÁKLAD PRE INFORMÁCIE

Základom pre pravidlá uvedené vyššie je Montrealský dohovor z 28. mája 1999, ktorý je v Únii vykonávaný nariadením (ES) č. 2027/97 (zmeneným nariadením (ES) č. 889/2002 a nariadením (EÚ) 2025/...[+]) a v členských štátoch ich vnútroštátnymi právnymi predpismi.

[+] Ú. v.: vložte, prosím, referenčné číslo tohto pozmeňujúceho nariadenia.“.