



**RADA
EURÓPSKEJ ÚNIE**

**V Bruseli 26. mája 2014
(OR. en)**

**9820/14
ADD 1 REV 1**

**Medziinštitucionálny spis:
2013/0072 (COD)**

**AVIATION 112
CONSOM 115
CODEC 1288**

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov (časť I) /Rada
Č. predch. dok.:	8785/14 AVIATION 103 CONSOM 112 CODEC 1059
Č. dok. Kom.:	7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616 + ADD 1 + ADD 2
Predmet:	<i>Príprava zasadnutia Rady (<u>doprava</u>, telekomunikácie a energetika), ktoré sa uskutoční 5. júna 2014</i> Návrh 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 – správa o pokroku

Delegáciám v prílohe zasielame revidovanú verziu uvedeného návrhu. V nadväznosti na zasadnutie Výboru stálych predstaviteľov 23. mája 2014 sa zmeny týkajú opráv zjavných chýb (strany 4, 33 a 38) a upresnenia niektorých poznámok pod čiarou (poznámky pod čiarou č. 11, 20, 39 a 54).

2013/0072 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významom pre EHP)

Článok 1

Nariadenie č. 261/2004 sa mení takto:

1a. Článok 1 ods. 1 sa mení takto:

a) Písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) ich let mešká pri odlete alebo prilete“;

b) Dopĺňajú sa tieto písmená:

„d) ich let bol preplánovaný na iný čas;

e) ich trieda sa zvýšila alebo znížila.“

1. Článok 2 sa mení takto:

a) Vymedzenie pojmu v písmene c) sa nahrádza takto:

„letecký dopravca Spoločenstva“ je letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve¹“;

b) Vymedzenie pojmu v písmene d) sa nahrádza takto:

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

ba) Vymedzenie pojmu v písmene f) sa nahrádza takto:

„letenka“ je platný dokument oprávňujúci na prepravu alebo rovnocenné oprávnenie v nepapierovej forme vrátane elektronickej formy, vydaný alebo povolený leteckým dopravcom alebo predajcom leteniek“;

bb) Vymedzenie pojmu v písmene g) sa nahrádza takto:

„rezervácia“ je skutočnosť, že cestujúci má letenku alebo iný dôkaz, z ktorého vyplýva, že organizátor, letecký dopravca alebo predajca leteniek rezerváciu akceptoval a zaevidoval“;

bc) Vymedzenie pojmu v písmene h) sa nahrádza takto:

„konečné miesto určenia“ je miesto určenia uvedené na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo, v prípade nadväzujúcich letov, miesto určenia posledného letu“;

¹ OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

² OJ L 158, 23.6.1990, p. 59.

c) Vymedzenie pojmu v písmene i) sa nahrádza takto:

„**zdravotne postihnutá** osoba alebo **osoba** so zníženou pohyblivosťou“ je každá osobu vymedzená v článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave³;

ca) Vymedzenie pojmu v písmene k) sa vypúšťa;

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

[...]„**Za** zrušený let sa považuje **aj to, ak sa lietadlo po vzlete** muselo [...] vrátiť späť na letisko odletu **a cestujúci daným lietadlom boli presunutí na iné lety**“;

e) Dopĺňajú sa tieto vymedzenia pojmov:

„m) „mimoriadne okolnosti“ sú okolnosti, na ktoré **letecký dopravca** [...] nemá skutočný vplyv. Na účely tohto nariadenia mimoriadne okolnosti zahŕňajú, **okrem iného**, okolnosti uvedené v prílohe;⁴

³ OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

⁴ The Presidency proposes to complement recital 3 with the following text: *"The circumstances that resulted in a delay or cancellation need to be assessed on a case-by-case basis in the light of such list, especially where multiple factors contributed to the travel disruption. Moreover, where extraordinary circumstances apply, an individual assessment is also needed to determine whether the travel disruption could not have been avoided even if the air carrier had taken all reasonable measures and hence whether the air carrier could be exempted from certain obligations under this Regulation."* DE proposes to complement the recital with the following text: *"It is possible to deviate from that list if an exceptional case so requires."*

DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add *"as a general rule"* in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

mm) , neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu‘ je jedna alebo viacero technických porúch a/alebo problémov, ktoré:

- predstavujú hrozbu pre bezpečnú prevádzku lietadla,
- boli objavené krátko pred vykonaním letu alebo počas neho a
- sa vyskytli napriek tomu, že údržba bola vykonaná správne a v súlade s uplatniteľnými predpismi v oblasti bezpečnosti,

Podrobné kritériá, ktoré musia technické poškodenia a/alebo problémy spĺňať, aby sa mohli považovať za neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti, sú uvedené v prílohe 2;⁵⁶

- n) ,let‘ je vykonanie leteckej dopravy medzi dvoma **špecifikovanými** letiskami; medzipristátia z výlučne technických alebo prevádzkových dôvodov sa nezohľadňujú;
- nn) ,zberný let‘ je let, ktorým sa vykonáva preprava cestujúcich na miesto prestupu s cieľom nastúpiť na nadväzujúci let, ak sú oba lety súčasťou tej istej zmluvy o preprave;
- o) ,nadväzujúci let‘ je let, ktorým sa vykonáva preprava cestujúcich z miesta prestupu, na ktoré boli dopravení zberným letom [...], ak sú obidva lety súčasťou jednej zmluvy o preprave[...]. **Nezahŕňa medzipristátie, t. j. dobrovoľné prerušenie výkonu zmluvy o preprave cestujúcim, ktoré bolo vopred odsúhlasené leteckým dopravcom a je uvedené na letenke. Miesto takéhoto medzipristátia sa považuje za konečné miesto určenia;**

⁵ AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

⁶ DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: *"unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility"*.

- p) ,cesta‘ je let alebo súbor na seba nadväzujúcich [...] letov, ktorým sa cestujúci prepravujú z **počiatočného** letiska odletu na konečné miesto určenia v rámci [...] **jednej** zmluvy o preprave. **Cesta tam a späť nie sú súčasťou jednej a tej istej cesty;**
- q) ,letisko‘ je akákoľvek plocha osobitne upravená na pristátie a vzlet lietadiel a manévrovanie s nimi vrátane pomocných zariadení, ktoré si tieto činnosti môžu vyžadovať z dôvodu požiadaviek leteckej prevádzky a služieb, vrátane zariadení potrebných na pomoc obchodným leteckým službám;
- r) ,riadiaci orgán letiska‘ je 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 infraštruktúra siete letísk a koordinácia činností rôznych prevádzkovateľov prítomných na dotknutom letisku alebo sieti letísk a [...] **dohľad** nad takýmito činnosťami;
- s) ,cena letenky‘ je plná cena zaplatená za letenku vrátane poplatku za prepravu a všetkých príslušných daní, poplatkov a príplatkov **vrátane poplatkov za riadenie, ktoré účtuje letecký dopravca**, zaplatených za všetky nepovinné a povinné služby zahrnuté v letenke;
- t) [...]
- u) ,čas odletu‘ je čas, keď lietadlo opustí odletové stojisko odtlačením alebo vlastným pohonom (čas začatia rolovania);
- v) ,čas príletu‘ je čas zapnutia parkovacích brzd lietadla na príletovom stojisku (čas umiestnenia klinov);

- w) ‚zdržanie na odbavovacej ploche‘ je – pri odlete – doba, počas ktorej lietadlo zostáva na zemi **od zavretia dverí alebo momentu, keď už cestujúci nemôžu lietadlo opustiť**, po vzlet lietadla, alebo – pri prílete – doba od momentu dotyku lietadla do začatia vystupovania cestujúcich z lietadla;
- x) [...]
- y) [...]
- ab) ‚tretia krajina‘ je akýkoľvek štát, na ktorý sa nevzťahuje zmluva, alebo všetky časti území členských štátov, na ktoré sa ustanovenia zmluvy nevzťahujú;
- ac) ‚meškanie pri odlete‘ je rozdiel medzi plánovaným časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom odletu;
- ad) ‚meškanie pri prílete‘ je rozdiel medzi plánovaným časom priletu uvedeným na letenke cestujúceho a skutočným časom priletu;
- ae) ‚trieda prepravy‘ je časť kabíny cestujúcich lietadla charakterizovaná rozdielnymi sedadlami, rozdielnou konfiguráciou sedadiel alebo akýmkoľvek iným rozdielom v úrovni služby poskytovanej cestujúcim v porovnaní s ostatnými časťami kabíny;
- af) ‚presmerovanie‘ je alternatívna ponuka prepravy bez akýchkoľvek ďalších nákladov pre cestujúceho, ktorá mu umožní dosiahnuť jeho konečné miesto určenia alebo alternatívne miesto určenia dohodnuté s ním;
- ag) ‚zmena časového plánu‘ je zmena plánovaného času odletu a/alebo priletu na skôr alebo neskôr;

ah) „predajca leteniek“ je predajca letenky, ktorý nie je leteckým dopravcom ani organizátorom a ktorý sprostredkuje zmluvu o preprave v mene leteckého dopravcu s cestujúcim, či už pre individuálny let alebo ako súčasť balíka služieb.“

2. Článok 3 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„Odsek 1 sa uplatňuje pod podmienkou, že cestujúci:

- a) majú potvrdenú rezerváciu na dotknutý let a [...] v prípade **zamietnutia nástupu do lietadla** podľa článku [...] 4 [...] sa dostavia na nástup do lietadla **po online odbavení alebo odbavení na letisku tak,**
 - ako to stanovil letecký dopravca, organizátor alebo [...] **predajca leteniek,** a v čase, ktorý tento uviedol vopred a písomne (vrátane elektronickými prostriedkami) **na letenke,**
- alebo, ak čas **nástupu** do lietadla nebol uvedený,
 - najneskôr 45 minút pred plánovaným časom odletu **uvedeným na letenke cestujúceho,** alebo
- b) letecký dopravca alebo organizátor cestujúcich premiestnil z letu, na ktorý mali rezerváciu, na iný let, bez ohľadu na dôvod.“

aa) V odseku 3 sa slovo „cestovná agentúra“ nahrádza slovom „organizátor“.;

b) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Bez toho, aby bol dotknutý článok [...] **6a ods. 4a**, sa toto nariadenie vzťahuje len na cestujúcich prepravovaných letúnmi. [...]

ba) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„Toto nariadenie sa uplatňuje na všetkých prevádzkujúcich leteckých dopravcov, ktorí zabezpečujú prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca a cestujúci neuzavreli zmluvu, vykonávateľ práv a povinností podľa tohto nariadenia sa považuje za osobu konajúcu v mene zmluvných strán.“ ;

c) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Toto nariadenie sa vzťahuje aj na cestujúcich prepravovaných podľa zmlúv o balíku cestovných služieb, ale nemá vplyv na práva cestujúcich podľa smernice Rady 90/314/EHS. [...] Toto nariadenie sa nevzťahuje na prípady, keď je balík výletných služieb zrušený, [...] mešká, **alebo sa preplánuje na iný čas** z iných dôvodov, ako je zrušenie [...] alebo meškanie letu, či jeho **preplánovanie na iný čas**.“

3. Článok 4 sa mení takto:

aa) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„Ak prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva zamietnutie nástupu do lietadla, najprv vyzve dobrovoľníkov, aby sa vzdali svojich rezervácií za protislužbu za podmienok, ktoré dohodne s dotknutým cestujúcim. Takáto dohoda s dobrovoľníkom o protislužbe nahrádza právo cestujúceho na náhradu podľa článku 7 ods. 1 len vtedy, ak ju dobrovoľník schváli v podpísanom dokumente a cestujúci dostane informácie v súlade s článkom 14 ods. 2. Prevádzkujúci letecký dopravca dobrovoľníkom ponúkne pomoc v súlade s článkom 8 ako doplnok k protislužbe podľa tohto odseku a starostlivosť v súlade s článkom 9.“

a) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Ak je cestujúcim zamietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, prevádzkujúci letecký dopravca im ihneď [...] poskytnie pomoc v súlade s článkom [...] 8 a [...] ponúkne starostlivosť v súlade s článkom [...] 9 [...]. Prevádzkujúci letecký dopravca do desiatich dní odo dňa zamietnutia nástupu do lietadla cestujúcemu poskytne náhradu v súlade s článkom 7 bez toho, aby cestujúci o ňu musel žiadať.“

b) Dopĺňa sa tento [...] odsek [...] [...]:

[...] ⁷

⁷ BE, BG, FI, HU, MT, PL and the Commission do not agree with the deletion of the paragraph on no-show policy.

„5. Ak cestujúci alebo [...] **organizátor** oznámi preklep v mene alebo **priezvisku** jedného alebo viacerých cestujúcich zahrnutých v tej istej zmluve o preprave [...], letecký dopravca ho aspoň do [...] **72** hodín pred odletom aspoň raz opraví bez toho, aby cestujúcemu alebo [...] **organizátorovi** účtoval akýkoľvek dodatočný poplatok, okrem prípadov, keď mu v tom bránia **uplatniteľné** vnútroštátne alebo medzinárodné **bezpečnostné** právne predpisy.“

4. Článok 5 sa mení takto:

a) Odsek 1 [...] sa nahrádza takto:

[...]

[...]1.

„V prípade zrušenia letu ponúkne prevádzkujúci letecký dopravca dotknutým cestujúcim jednoznačným a spoľahlivým spôsobom:

(a) výber z možností uvedených v článku 8 a

(b) starostlivosť v súlade s článkom 9.“

aa) Vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Cestujúci majú na základe žiadosti právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

- i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň 14 dní pred plánovaným časom odletu alebo**
- ii) sú informovaní o zrušení letu menej ako 14 dní pred pôvodne plánovaným časom odletu a bolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní dosiahnuť ich konečné miesto určenia:**
 - a) najneskôr päť hodín po plánovanom čase priletu v prípade:**
 - i) všetkých ciest kratších ako 1 500 kilometrov;**
 - ii) ciest v rámci Spoločenstva dlhých aspoň 1 500 kilometrov;**
 - b) najneskôr deväť hodín po pôvodne plánovanom čase priletu v prípade ciest do/z tretích krajín dlhých od 1 500 do 3 500 kilometrov;**
 - c) najneskôr dvanásť hodín po pôvodne plánovanom čase priletu v prípade všetkých ciest do/z tretích krajín dlhých viac ako 3 500 kilometrov.^{8 9}**

⁸ AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while ES a 3-5- 9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the EC proposed for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

⁹ HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

ab) Vkladá sa tento odsek 1b:

„1b. Ak sa uplatňuje odsek 1a bod ii), prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný zaplatiť náhradu, ak sa cestujúcemu poskytnú informácie viac ako 24 hodín pred plánovaným časom odletu a je mu ponúknuté presmerovanie maximálne 1 hodinu pred pôvodne plánovaným časom odletu, čo mu umožní dosiahnuť konečné miesto určenia v rámci lehôt uvedených v odseku 1a bode ii).“¹⁰;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný zaplatiť náhradu podľa článku 7, ak [...] sú splnené obe z týchto podmienok:

- zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami **alebo neočakávanými nedostatkami v oblasti bezpečnosti letu** a
- [...] zrušeniu by nebolo bývalo možné zabrániť ani vtedy, ak by [...] **letecký dopravca** bol [...] prijal **všetky primerané opatrenia**. [...]“;

¹⁰ The Presidency proposes to insert a recital to clarify that the 1-hour flexibility is provided only to incentivise airlines to provide effective rerouting. DE prefers to move this paragraph to Article 8.

ba) Vkladá sa tento odsek 3a:

„Bez ohľadu na odsek 3 sa na mimoriadne okolnosti, ktoré majú vplyv na jediné lietadlo, ako napríklad body iii, iv, viii, ix, x a xi uvedené v prílohe I, a neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu, ktoré spĺňajú podmienky uvedené v prílohe II, možno odvolať, iba ak majú vplyv na dotknutý let alebo ak je čas odletu takýchto letov plánovaný do 24 hodín po plánovanom čase priletu prvého dotknutého letu uskutočneného tým istým lietadlom, alebo ktorý sa mal podľa plánu vykonať tým istým lietadlom.

Členské štáty môžu od uplatňovania tohto ustanovenia oslobodiť lety do najvzdialenejších regiónov, ako aj lety z nich a v rámci nich, ako sa uvádzajú v článku 349 ZFEÚ. V takom prípade o tom informujú Komisiu. Komisia tieto informácie zverejní prostredníctvom internetu.¹¹;

¹¹ ES proposes to limit the right to invoke extraordinary circumstances to two preceding flights in the case of short-haul flights, and one flight in the case of long haul flights. HU and RO do not support a concept based on hours and support the Commission proposal. In the FI view, recital explaining the appropriate treatment of major disruptions should be inserted. BE could support a distinction between flight, while DE and EE prefers a limitation lower than 24 hours, given that the time of arrival is the starting point of the limitation period, increasing the flexibility for airlines. DE considers that the first sentence should be rephrased to express the causal link between exceptional circumstances and the fact of cancellation or delay for subsequent flights.

[...]

[...]

12

¹² HU proposes to insert the following paragraph in Articles 5 and 6: "*Passengers who have exercised the right to reimbursement under Article 8(1) retain their right to compensation referred to in this Article.*"

5. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6
Meškanie¹³

1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca [...] očakáva, že let bude meškať **pri odlete** [...] a prekročí svoj [...] plánovaný čas odletu, **jednoznačným a spoľahlivým spôsobom** ponúkne cestujúcim:

i) **starostlivosť podľa článku 9 počas čakania na odlet meškajúceho letu;**

[...]

[...]

ii[...])ak meškanie dosiahne alebo prekročí päť hodín¹⁴, pomoc uvedenú v článku 8 ods. 1 písm. a).

¹³ AT, DE and ES propose to introduce a right to rerouting in case of long delays.

¹⁴ DE, ES and FI consider the 5-hour waiting time for assistance too long.

2. Cestujúci majú **na základe žiadosti** [...] právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ [...] do **svojho** konečného¹⁵ miesta určenia [...] pricestujú:
- a) najskôr päť hodín po **pôvodne** plánovanom čase priletu v prípade
 - i) všetkých [...] ciest **kratších ako 1 500 kilometrov**;
 - ii) [...] ciest **v rámci Spoločenstva dlhých aspoň 1 500 kilometrov**;
 - b) najskôr deväť hodín po **pôvodne** plánovanom čase priletu v prípade ciest do/z tretích krajín dlhých **od 1 500 do 3 500** [...] kilometrov;
 - c) najskôr dvanásť hodín po plánovanom čase priletu v prípade ciest do/z tretích krajín [...] dlhších **ako 3 500 kilometrov**.^{16 17 18}

¹⁵ HR, IE, NL, LU, SI, SE and UK propose to delete the word "*final*".

¹⁶ A recital justifying the difference in treatment according to journey distance should be inserted. The Commission recalls that these thresholds are significantly higher for extra-EU flights compared to the Commission proposal.

¹⁷ AT, DE and FI cannot support a 5-9-12 hour threshold. AT prefers a 3-5-7 hour threshold. DK and SK would like to have a single threshold of 5 hours, without reference to distances. MT prefers a 3-7-10 hour threshold, while BE and ES a 3-5-9 hour threshold. BG proposes to have a 3-hour threshold with a reduced compensation amount of 150 EUR. NL could accept 3 hours for short-haul flights, provided that the amounts are adjusted to maintain the proportionality of the Commission proposal for delay compensation. RO, although supports the 5-9-12 hour thresholds, prefers as corresponding distances 3500/6000/ and longer. RO also considers that the new thresholds for the distances cannot be accepted as they are introducing discrimination between the air carriers and passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights. For the same length of the flight (between 1500 and 3500 km) and for the same delay, passengers of intra Community flights are entitled to compensations, while passengers of non-Community flights are not.

¹⁸ HR, IE, NL, LU, LV, SI, SE and UK propose to use the word "flight" in this paragraph.

3. [...]
4. [...] Oslobodenia od náhrady ustanovené v článku 5 ods. 3 a 3a sa vzťahujú aj na lety, ktoré meškajú pri prilete.
5. [...]
6. **Keď lietadlo vzlietlo, ale následne bolo donútené pristáť na inom letisku ako letisko, pre ktoré bola uskutočnená rezervácia, dotknutým cestujúcim prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne možnosti uvedené v článku 8 ods. 1 a starostlivosť podľa článku 9. Odseky 4 až 7 tohto článku sa uplatňujú primerane.“¹⁹**

¹⁹ NL and PL suggest that for a diverted flight, Article 6 apply automatically. When the flight is cancelled, Article 5 should apply. The final sentence of the definition in Article 2, point (l) should therefore be deleted.

5a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 6 – 2a

Zdržanie na odbavovacej ploche

- 1. S výhradou bezpečnostných obmedzení poskytuje prevádzkujúci letecký dopravca v prípade zdržania na odbavovacej ploche bezplatne prístup do hygienických zariadení a k pitnej vode na palube, zabezpečí náležité vykurovanie alebo chladenie v kabíne pre cestujúcich a v prípade potreby zaistí, aby bola k dispozícii zodpovedajúca lekárska starostlivosť’.**
- 2. Ak zdržanie na odbavovacej ploche letiska odletu dosiahne maximálne trvanie dvoch hodín a ide o letisko na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva, a pokiaľ pilot nemá potvrdené informácie o tom, že lietadlo vzlietne v priebehu nasledujúcich 45 minút²⁰, lietadlo sa vráti k východu slúžiacemu na nástup do lietadla alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie z neho a cestujúcim sa umožní vystúpiť’. Ak napriek takejto potvrdenej informácii lietadlo po 2 hodinách a 45 minútach nevzlietlo, bezodkladne sa vráti k východu slúžiacemu na nástup do lietadla alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie z neho a cestujúcim sa umožní vystúpiť’. Zdržanie na odbavovacej ploche sa môže predĺžiť nad rámec uvedených lehôt, len ak existujú dôvody týkajúce sa bezpečnosti, prist’ahovalectva alebo bezpečnostnej ochrany, pre ktoré lietadlo nemôže opustiť svoju pozíciu na odbavovacej ploche.**
- 3. Ak zdržanie letu na odbavovacej ploche letiska príletu dosiahne maximálne trvanie dvoch hodín a ide o letisko na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva, lietadlo sa premiestni ku vchodu slúžiacemu na výstup z lietadla alebo na iné miesto vhodné na vystúpenie z neho a cestujúcim sa umožní vystúpiť’, pokiaľ neexistujú dôvody týkajúce sa bezpečnosti, prist’ahovalectva alebo bezpečnostnej ochrany, pre ktoré lietadlo nemôže opustiť svoju pozíciu na odbavovacej ploche.**
- 4. Popri právach uvedených v odsekoch 2 a 3 majú cestujúci nárok aj na práva uvedené v článku 6.“**

²⁰ ES cannot support 45 minutes. CY, IE, LV, NL, and UK propose to have 5 hours for tarmac delay. NL requests the deletion of paragraph 3. BE proposes to refer only to the airport other than the airport for which the reservation was made.

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 6a

Zmeškanie nadväzujúcich letov

1. Ak cestujúci v dôsledku meškania [...] [...] **zberného** letu zmešká nadväzujúci **let na letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva**, letecký dopravca [...] prevádzkujúci **takýto zberný** let cestujúcemu poskytne [...] [...] pomoc [...] [...] [...] **v súlade s článkom 8 a starostlivosť v súlade s článkom 9.**
2. Ak cestujúci v dôsledku meškania [...] **zberného** letu zmešká nadväzujúci **let na letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva**, má právo **dostať** od [...] leteckého dopravcu prevádzkujúceho takýto [...] **zberný** let náhradu podľa článku 6 [...] ods. 4 [...],²¹ **pokiaľ pôvodne plánované trvanie prestupu na mieste prestupu nebolo kratšie než 90 minút.**²²

²¹ DE would prefer to retain the sentence on the calculation of the delay.

²² The Presidency proposes to add a recital justifying the difference in the treatment of passengers of direct and connecting flights. CY, HR, FR, IE, LU, LV, NL, PT, SI, SE and UK propose to add the following sentence at the end of paragraph 1: "*Compensation in accordance with Article 7 shall not be payable in respect of missed connecting flights.*" Paragraphs 2 and 3 would then be deleted.

3. Odsekom 2 nie sú dotknuté žiadne dohody o odškodnení uzatvorené medzi dotknutými leteckými dopravcami.
4. [...]‘
- 4a. Ak sa cestujúci v rámci jednej prepravnej zmluvy prepravuje počas časti cesty iným druhom dopravy uvedeným v prepravnej zmluvy, v čase rezervácie sa mu poskytnú informácie o akýchkoľvek dojednaniach medzi leteckým dopravcom a ostatnými dopravcami, ako aj o ich prípadnej absencii, týkajúcich sa zmeškania nadväzujúceho spojenia, najmä pokiaľ ide o dojednania týkajúce sa zabezpečenia starostlivosti a poskytnutia pomoci.“**

7a. Vkladá sa tento článok:

**„Článok 6b
Zmena časového plánu²³**

- 1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca po rezervácii jednostranne presunie plánovaný čas odletu na neskôr, primerane sa uplatňuje článok 6. Prevádzkujúci letecký dopravca však nie je povinný zaplatiť náhradu, ak preukáže, že cestujúceho o zmene časového plánu informoval aspoň 14 dní pred pôvodne plánovaným časom odletu uvedeným na letenke cestujúceho.**
- 2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca po rezervácii jednostranne presunie plánovaný čas odletu na skôr, primerane sa uplatňuje článok 5, pokiaľ cestujúci na takto preplánovaný let nenastúpil.**
- 3. Ak cestujúci v dôsledku presunu plánovaného času odletu zberného letu na neskôr alebo presunu plánovaného času odletu nadväzujúceho letu na skôr zmešká nadväzujúci let na letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva, primerane sa uplatňuje článok 6a.**
- 4. Ak sa trvanie prestupu cestujúceho na nadväzujúci let v dôsledku presunu plánovaného času odletu zberného letu na skôr predĺži najmenej o dve hodiny, ponúkne sa mu starostlivosť podľa článku 9 ods. 1 [...].;**

²³ AT, NL, FR, SE and UK would prefer to move the provisions on change of schedule into the corresponding articles on cancellation, delay and connecting flights. In addition, NL proposes to delete paragraph 4. DE considers that in paragraph 2 a distinction has to be made: If the flight is missed due to the advancement of the scheduled time of departure Article 5 applies accordingly. If the flight is not missed the passenger shall have the rights of assistance under Article 8, if the advancement is more than [3/5] hours. FI and the Commission propose the deletion of the phrase "*unless the passenger has taken the rescheduled flight*", as it creates a situation where advancement of the schedule and cancellation are treated unequally. FR proposes to add at the end of paragraph 2 "*or a rerouted flight departing before the flight whose schedule was changed*".

7. Článok 7 [...] sa nahrádza takto:

**[...] „Článok 7
Právo na náhradu**

1. Ak sa odkazuje na tento článok, uplatňujú sa tieto sumy náhrad:

a) 250 EUR v prípade:

- i) všetkých letov²⁴ na vzdialenosť do 1 500 km vrátane a**
- ii) letov v rámci Spoločenstva na vzdialenosť od 1 500 do 3 500 km;**

b) 400 EUR v prípade:

- i) všetkých letov v rámci Spoločenstva na vzdialenosť viac ako 3 500 km a**
- ii) letov do/z tretích krajín na vzdialenosť od 1 500 do 3 500 km;**

c) 600 EUR v prípade letov do/z tretích krajín na vzdialenosť aspoň 3 500 km.

Pri stanovení vzdialenosti je základom konečné miesto určenia.²⁵

[...]

²⁴ AT, CZ, DE, DK and FI propose to use the word "journey" in paragraph 1 and clarify how compensation is paid for connecting flights. Commission draws attention to the fact that modifying the distance bands would have a serious impact on the amounts of compensation.

²⁵ RO and IE cannot support this paragraph as it introduces discrimination (as regards the level of compensation) between the passengers of intra-Community and, respectively those of non-Community flights for the flights between 1500 - 3500 km. RO supports the text of the current Regulation in force. CY, HR, IE, LU, LV, NL, PT, SI and SE propose the deletion of the last sentence.

2. Ak sa cestujúci rozhodol pokračovať v cestovaní podľa článku 8 ods. 1 písm. b) **a počas presmerovania dôjde k ďalšiemu zrušeniu alebo zmeškaniu nadväzujúceho spojenia**, počas jeho cestovania do konečného miesta určenia **mu** právo na náhradu môže vzniknúť **z rovnakého dôvodu** iba raz.²⁶
3. Náhrada podľa odseku 1 sa zaplatí **do 10 dní od žiadosti cestujúceho** v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, platobným príkazom, **refundáciou prostredníctvom kreditnej/debetnej karty alebo šekmi. Po tom, čo sa cestujúcemu poskytnú vhodné informácie o jeho právach podľa tohto nariadenia, a na základe jeho potvrdeného súhlasu sa náhrada môže zaplatiť aj cestovnými poukážkami a/alebo inými službami.**
4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 sa merajú metódou ortodromickej dráhy letu.

[...]

²⁶ SE proposes the deletion of "final". IE, FR, NL, PL, UK and the Commission propose the deletion of "for the same reason".

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Právo na preplatenie alebo presmerovanie

1. Ak sa odkazuje na tento článok, cestujúcim sa bezplatne ponúkne výber z troch možností:
 - a) – preplatenie [...] ceny **letenky** prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3 do [...] **10 dní** od žiadosti cestujúceho, a to za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let viac neslúži žiadnemu účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho, prípadne aj v spojení so
 - spätočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti **po pôvodne plánovanom čase odletu;**
 - b) pokračovanie v cestovnom pláne cestujúcich prostredníctvom ich presmerovania [...] do konečného miesta určenia pri najbližšej príležitosti **po pôvodne plánovanom čase odletu alebo**
 - c) presmerovanie [...] do konečného miesta určenia v neskoršom termíne podľa želania cestujúceho a za predpokladu voľných miest.
2. Odsek 1 písm. a) sa uplatňuje aj na cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb, s výnimkou práva na preplatenie, ak takéto právo vznikne podľa smernice 90/314/EHS.
- 2a. **Ak cestujúci uplatní svoje právo na presmerovanie v súlade s odsekom 1 písm. b), letecký dopravca mu môže ponúknuť náhradný let s odletom skôr, než je pôvodne plánovaný čas odletu, ak s tým cestujúci súhlasí. Ak cestujúci odmietne skoršie presmerovanie, napriek tomu má nárok na možnosť presmerovania pri najbližšej príležitosti po pôvodne plánovanom čase odletu.**

3. Ak prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne cestujúcemu let na iné letisko alebo z iného letiska, ako letisko, pre ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto iného letiska buď na letisko, pre ktoré bola vykonaná rezervácia, alebo pokiaľ ide o letisko určenia, iné susediace miesto určenia dohodnuté s cestujúcim.
4. Po dohode s cestujúcim sa pri spätnom lete alebo spätných letoch uvedených v odseku 1 písm. a) alebo pri presmerovaní uvedenom v odseku 1 písm. b) alebo c) môžu **pod podmienkou zabezpečenia cestovného pohodlia na úrovni porovnateľnej s úrovňou stanovenou v zmluve o preprave** využiť služby prevádzkované iným leteckým dopravcom, ktoré môžu zahŕňať iné smerovanie trasy, alebo **ak je to vhodné vzhľadom na vzdialenosť, ktorá sa má precestovať**, využitie iného druhu dopravy.
5. Ak si cestujúci vyberie možnosť uvedenú v odseku 1 písm. b), má pod podmienkou voľných miest právo na presmerovanie prostredníctvom iného leteckého dopravcu alebo iného druhu dopravy, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca nemôže **predpokladať**, že prepraví cestujúceho vlastnými službami a včas na to, aby na konečné miesto určenia pricestoval do 12 hodín od plánovaného času priletu. [...]

[...]“²⁷

²⁷ FR, ES and FI would prefer to reinstate this paragraph on the continued application of this Regulation even if rerouting is done by another mode of transport.

9. Článok 9 sa mení takto:

a) Odseky 1 a 2 [...] [...] sa nahrádzajú takto:

[...]

„1. Ak sa odkazuje na tento článok a ak:

- i) je meškanie pri odlete aspoň dve hodiny alebo**
- ii) je čas odletu v prípade presmerovania podľa článku 8 ods. 1 písm. b) aspoň dve hodiny²⁸ po pôvodnom čase odletu zrušeného letu alebo letu, pri ktorom bol zamietnutý nástup do lietadla, alebo**
- iii) sa v prípade zmeškaného nadväzujúceho letu presmerovaním podľa článku 8 ods. 1 písm. b) alebo spätočným letom podľa článku 8 ods. 1 písm. a) predĺži doba čakania cestujúceho na spoj aspoň o dve hodiny,**

cestujúcim sa okamžite a bezplatne ponúkne:

- a) jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania;**
- b) voľba medzi dvoma telefonickými hovormi, faxovými správami, e-mailami alebo inými službami zasielania správ prostredníctvom webu.**

2. Okrem toho, ak vznikne potreba raz alebo viackrát prenocovať, cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

- a) ubytovanie v hoteli;**

²⁸ IE suggests to have 3 hours in this point, to limit the obligation of the air carrier to provide care only when physically possible. Commission disagrees with this approach.

b) preprava medzi letiskom a miestom ubytovania (hotel, bydlisko cestujúceho alebo iné) a späť.“

aa) Odsek 3 sa vypúšťa.;

b) Dopĺňajú sa tieto odseky:

„4. Ak [...] boli zrušenie, meškanie **pri odlete** alebo zmena časového plánu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami a [...] zrušeniu, meškaniu alebo zmene časového plánu nebolo bývalo možné zabrániť ani vtedy, ak by letecký dopravca bol prijal všetky primerané opatrenia, môže obmedziť celkové náklady na ubytovanie podľa odseku 1 písm. b) [...] na maximálne tri noci.²⁹ Aj keď sa prevádzkujúci letecký dopravca rozhodne uplatniť toto obmedzenie, cestujúcim poskytne informácie o ubytovaní, ktoré je k dispozícii po uvedených troch nociach, a to navyše k naďalej platným povinnostiam týkajúcim sa informovania podľa článku 14.³⁰

5. [...] **Členské štáty môžu rozhodnúť, že oslobodia leteckých dopravcov od povinnosti ponúknuť ubytovanie podľa odseku 2 písm. a), ak dotknutý let odlieta z letiska na ich území, [...] je na vzdialenosť najviac 250 km a jeho uskutočnenie sa plánuje lietadlom s maximálnou kapacitou 80 miest alebo menej, s výnimkou prípadu, keď ide o zberný alebo nadväzujúci let. Aj keď sa prevádzkujúci letecký dopravca rozhodne uplatniť túto výnimku, poskytne cestujúcim informácie o ubytovaní, ktoré je k dispozícii. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatniť túto výnimku, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí pred tým, ako výnimka nadobudne účinnosť.**

²⁹ HU, LV and MT are against the deletion of the monetary limit to accommodation. DK and SE propose to have a 5-night limitation in this paragraph.

³⁰ AT, BE, CY, DE, HU, MT and SK propose to add a new provision, giving the possibility of arranging accommodation personally when the air carrier failed to provide accommodation. BE adds that this should not lead to situations where air carriers systematically discharge themselves from their initial obligations in this regard. ES considers that the passenger should have the right to look for accommodation and if chooses to do so, a price cap on accommodation should be introduced in order to ensure consistency also with paragraph 7.

6. Ak sa cestujúci rozhodne pre preplatenie podľa článku 8 ods. 1 písm. a), keď sa nachádza na **mieste prvého odletu** [...], alebo ak si vyberie presmerovanie v neskoršom termíne podľa článku 8 ods. 1 písm. c), nemá, pokiaľ ide o príslušný let, žiadne ďalšie práva na starostlivosť podľa článku 9 ods. 1.
7. **Cestujúci pri výkone svojich práv podľa tohto článku spolupracujú na tom, aby sa výdavky pre leteckého dopravcu primerane a vhodne obmedzili.“**

10. [...] Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Zvýšenie alebo zníženie triedy

- 1. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do vyššej triedy, než do ktorej bola letenka kúpená, nemôže požadovať akúkoľvek dodatočnú platbu.**
- 2. Ak prevádzkujúci letecký dopravca umiestni cestujúceho do nižšej triedy, než do ktorej bola letenka kúpená, prostriedkami ustanovenými v článku 7 ods. 3 do 10 dní preplatí**
 - a) 30 % ceny letenky v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej alebo**
 - b) 50 % ceny letenky v prípade všetkých letov v rámci Spoločenstva nad 1 500 km s výnimkou letov medzi európskym územím členských štátov a francúzskymi najvzdialenejšími regiónmi, ako aj všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km, alebo**
 - c) 75 % ceny letenky v prípade všetkých letov, ktoré nepatria pod písmená a) alebo b), vrátane letov medzi európskym územím členských štátov a francúzskymi najvzdialenejšími regiónmi.**
- 3. Ak cena dotknutého letu nie je uvedená na viacletovej letenke, preplatenie uvedené v odseku 2 sa vypočíta v pomere vzdialenosti dotknutého letu k celkovej vzdialenosti, na ktorú sa letenka vzťahuje.“**

10a. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Plány letísk pre nepredvídateľné udalosti

- 1. Na letiskách Únie, ktorých ročný objem cestujúcich presiahol po dobu aspoň troch za sebou idúcich rokov päť miliónov³¹, riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby prevádzka letiska a jeho používateľov, najmä leteckých dopravcov a poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, boli koordinované pomocou náležitého plánu pre nepredvídateľné udalosti so zreteľom na prípadné situácie viacerých zrušení a/alebo meškaní letov vedúcich k značnému počtu cestujúcich, ktorí uviaznu na letisku. Plán pre nepredvídateľné udalosti slúži na zabezpečenie poskytnutia primeraných informácií uviaznutým cestujúcim a obsahuje opatrenia s cieľom minimalizovať ich čas čakania a nepohodlie.**
- 2. Plán pre nepredvídateľné udalosti sa vypracuje za účasti výboru užívateľov letiska podľa smernice Rady 96/67/ES o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva. Plán pre nepredvídané udalosti obsahuje aj kontaktné údaje osoby alebo osôb určených každým leteckým dopravcom na to, aby ho zastupovali na mieste vo vzťahoch s orgánmi, riadiacim orgánom letiska a cestujúcimi v prípade viacerých zrušení a/alebo meškaní letov. Letecký dopravca zabezpečí, aby určená osoba lebo osoby mali v prípade zrušenia, meškania alebo zamietnutia nástupu do lietadla prostriedky potrebné na pomoc cestujúcim v súlade s povinnosťami vyplývajúcimi z tohto nariadenia.**
- 3. Riadiaci orgán letiska oznámi plán pre nepredvídateľné udalosti a všetky jeho zmeny vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za presadzovania určenému podľa článku 16 alebo akémukoľvek inému orgánu určenému na tento účel.**

³¹ MT, and the Commission prefer a threshold of 3 million passengers.

4. Členské štáty môžu pre letiská na svojom území znížiť prahovú hodnotu uvedenú v odseku 1, ale nie na menej ako 3 milióny cestujúcich. Na letiskách, ktoré nespĺňajú stanovenú prahovú hodnotu počtu cestujúcich, riadiaci orgán letiska vyvíja všetko primerané úsilie na koordináciu používateľov letiska a na dohodnutie opatrení s nimi s cieľom poskytnúť informácie cestujúcim, ktorí uviazli v takýchto situáciách.“³²

³² LU and NL would prefer to delete paragraph 4 due to the possible effect on airlines in different Member States if the derogation is applied.

11. [...] Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou alebo osobitnými potrebami

1. **Prevádzkujúci leteckí dopravcovia uprednostnia prepravu zdravotne postihnutých osôb alebo osôb so zníženou pohyblivosťou, akýchkoľvek osôb alebo služobných psov so zodpovedajúcim osvedčením, ktorí ich sprevádzajú, ako aj maloletých bez sprievodu.**³³
2. **Pri uplatňovaní starostlivosti a pomoci v súlade s článkami 8 a 9 [...] venuje prevádzkujúci letecký dopravca osobitnú pozornosť potrebám osôb uvedených v odseku 1. Leteckí dopravcovia poskytujú takúto starostlivosť a pomoc čo najskôr.**
- 2a. **Pri stanovovaní plánu pre nepredvídateľné udalosti podľa článku 10a venujú leteckí dopravcovia a riadiace orgány letiska osobitnú pozornosť osobitným potrebám cestujúcich uvedených v odseku 1.**
3. **[...]Články 9 ods. 4 a 5 sa nevzťahujú na cestujúcich uvedených v odseku 1 a tehotné ženy alebo osobu, ktorá si vyžaduje osobitnú lekársku pomoc, ak sa ich osobitné potreby pomoci oznámili leteckému dopravcovi, [...] jeho obchodnému zástupcovi alebo organizátorovi [...] v čase oznámenia zrušenia, zmeny časového plánu alebo meškania pri odlete.** Toto oznámenie sa považuje za oznámenie, ktoré sa vzťahuje na celú cestu a spätnú cestu, ak sa na obidve cesty uzavrela prepravná zmluva s tým istým leteckým dopravcom.“³⁴

³³ HU considers that the term "*unaccompanied minors*" should be clarified.

³⁴ CZ, DE and FI oppose the requirement of notification.

11a. Názov článku 12 sa nahrádza názvom „Ďalšie práva“. Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie nemá vplyv na práva a nároky cestujúceho, ktoré vznikli na základe iných právnych aktov, a to aj podľa smernice 90/314/EHS. Ak sa však týmito právami chránia rovnaké záujmy alebo ak majú ten istý cieľ, náhrada alebo zníženie ceny na základe článku 7 alebo článku 10 ods. 2 tohto nariadenia a náhrada alebo zníženie ceny poskytované na základe iných právnych aktov sa od seba odpočítavajú.“³⁵

12. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Právo na nápravu

Ak prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné povinnosti, ktoré sú mu uložené podľa tohto nariadenia, nemožno žiadne ustanovenie tohto nariadenia [...] ³⁶ vykladať ako ustanovenie, ktoré obmedzuje jeho právo žiadať akékoľvek tretie strany, ktoré sa podieľali na udalosti, na základe ktorej vznikla povinnosť zaplatiť náhradu alebo splniť iné povinnosti, o náhradu za náklady, ktoré mu vznikli podľa tohto nariadenia.“

³⁵ DE proposes to delete the phrase "*if these rights safeguard the same interest or have the same objective*" due to its potential restriction of liability in the context of the Montreal Convention.

³⁶ ES, SI and the Commission do not support the deletion of the reference "*or of national law*".

13. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Povinnosť informovať cestujúcich o ich právach

1. [...] Prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečí, aby **na jeho webovej stránke v čase rezervácie**, na odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích strojov) a pri východe slúžiacom na nástup cestujúcich do lietadla [...] bolo umiestnené oznámenie, ktoré je pre cestujúcich jasne viditeľné **a zreteľne čitateľné** a ktoré obsahuje tento text: „Ak vám bol zamietnutý nástup do lietadla, ak bol váš let zrušený, ak má meškanie aspoň dve hodiny **alebo ak bol preplánovaný na iný čas**, požiadajte pri odbavovacom pulte alebo pri východe slúžiacom na nástup cestujúcich do lietadla o **informačné** oznámenie o vašich právach, najmä pokiaľ ide o pomoc, **starostlivosť** a prípadnú náhradu.“ **Toto informačné oznámenie musí byť zobrazené aspoň v jazyku alebo jazykoch miesta odletu a v angličtine.**
- 1a. **Prevádzkujúci letecký dopravca na svoju webovú stránku umiestni informačné oznámenie o právach cestujúcich podľa tohto nariadenia uvedené v odseku 1. Prevádzkujúci letecký dopravca takisto poskytne tieto informácie v papierovej alebo v elektronickej podobe počas procesu rezervácie.**
2. Prevádzkujúci letecký dopravca, **ktorý vyzýva dobrovoľníkov podľa článku 4 ods. 1** a ktorý zamietol nástup do lietadla alebo zrušil let, poskytne každému dotknutému cestujúcemu písomné oznámenie, ktoré obsahuje pravidlá náhrady a pomoci v súlade s týmto nariadením vrátane informácií o prípadných obmedzeniach podľa článku 9 ods. 4 a 5. Rovnocenné oznámenie poskytne aj každému cestujúcemu, ktorého let má meškanie alebo ktorému sa čas odletu zmenil najmenej o dve hodiny. Cestujúcim sa v písomnej forme poskytnú aj kontaktné údaje príslušných orgánov riešiacich sťažnosti určených podľa článku **16 a 16a.**

- 2aa. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými vymedzí vzor oznámenia, ktoré majú leteckí dopravcovia používať na účely odsekov 1a a 2. Takéto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 16c ods. 2.**
- 2a. Leteckí dopravcovia, organizátori a predajcovia leteniek poskytujú v čase rezervácie cestujúcim informácie o lehote, v ktorej môžu bez akýchkoľvek dodatočných poplatkov požiadať o opravu preklepu podľa článku 4 ods. 5, ako aj o postupe, ako o takúto opravu požiadať.**
- 2b. Leteckí dopravcovia, organizátori a iní predajcovia leteniek sprístupnia, a to aj na svojich webových stránkach, informácie o postupoch leteckého dopravcu na vybavovanie sťažností, pokiaľ ide o práva ustanovené v tomto nariadení, a príslušné kontaktné adresy, na ktorých môžu cestujúci vznášať svoje nároky, a to aj prostredníctvom elektronických prostriedkov prenosu informácií, ako aj informácie o orgáne alebo orgánoch určených podľa článku 16 ods. 1 a článku 16a ods. 3.**
- 3. Pokiaľ ide o nevidiace a zrakovo postihnuté osoby, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú s použitím vhodných alternatívnych prostriedkov.**
- 4. Riadiaci orgán letiska zabezpečí, aby v priestoroch letiska pre cestujúcich boli zreteľne a viditeľne umiestnené všeobecné informácie o právach cestujúcich [...].**

5. V prípade zrušenia alebo meškania pri odlete oznámi prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim danú situáciu čo najskôr a v každom prípade najneskôr v [...] plánovaný čas odletu. [...] **Cestujúci musia byť informovaní aj o dôvodoch zrušenia alebo meškania a predpokladanom čase odletu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.**
6. Ak cestujúci nenadobudol letenku priamo od prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ale od [...] **organizátora alebo predajcu leteniek** usadeného v Únii, [...] **organizátor alebo predajca leteniek** poskytne kontaktné údaje cestujúceho leteckému dopravcovi pod podmienkou, že cestujúci na to dal výslovné a písomné povolenie. Toto povolenie sa môže udeliť iba na základe prejavu vôle, **po tom, čo bol cestujúci informovaný o účele takéhoto odoslania údajov.** Letecký dopravca môže použiť [...] kontaktné údaje **získané podľa tohto odseku** výlučne na účel plnenia **svojich** informačných povinností podľa tohto [...] **nariadenia** a nie na marketingové účely [...]. Spracúvanie týchto údajov, prístup k nim a ich uchovávanie sa uskutočňuje v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov³⁷.
7. [...] **Organizátor alebo predajca leteniek** je od uplatňovania ustanovení odseku 6 oslobodený, ak preukáže existenciu alternatívneho systému, ktorým sa zabezpečuje, že cestujúci je informovaný, aj keď sa neodoslali jeho príslušné kontaktné údaje. **V takomto prípade letecká spoločnosť splní svoje informačné povinnosti podľa tohto článku voči organizátorovi alebo predajcovi leteniek, ktorí zabezpečia správne a včasné zasielanie informácií cestujúcim.**

³⁷ OJ L 281, 23.11.1995, p.31.

14. Článok 16 sa nahrádza takto:

„Článok 16

Presadzovanie

1. Každý členský štát určí vnútroštátny orgán zodpovedný za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o lety z letísk na jeho území a lety z tretích krajín na tieto letiská. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne, ktorý bol určený v súlade s týmto odsekom.
2. Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie dôkladne monitorujú dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia a prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich. Na tento účel leteckí dopravcovia a riadiace orgány letiska poskytujú vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za presadzovanie príslušné dokumenty, a to na jeho žiadosť. [...]
- 2a. Vnútroštátny orgán zodpovedný za presadzovanie môže tiež preskúmať informácie obsiahnuté v individuálnych sťažnostiach, ktoré podali cestujúci, a na ich základe rozhodovať o opatreniach presadzovania.**
3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenie tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce. **Konkrétne, takéto sankcie pre leteckých dopravcov predstavujú dostatočný finančný stimul na konzistentné dodržiavanie nariadenia.**³⁸

³⁸ FI, IE and UK propose to delete the second sentence of this paragraph. NL and PL propose the harmonisation of sanctions and enforcement measures by NEBs.

[...]

5. Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie uverejnia za každý rok **správu** o svojej činnosti, **opatreniach presadzovania a ich výsledkoch** vrátane [...] uložených sankcií, a to najneskôr do konca [...] **júna** nasledujúceho kalendárneho roku. **Tieto správy sa predložia Komisii a sprístupnia sa aj na webových stránkach vnútroštátnych orgánov zodpovedných za presadzovanie.**
6. Leteckí dopravcovia oznámia [...] príslušným vnútroštátnym orgánom zodpovedným za presadzovanie kontaktné [...] **údaje osôb alebo orgánu, ktorý určili, aby trvalo konal v ich mene v členskom štáte, v ktorom pôsobia, pokiaľ ide o veci, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.**

15. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 16a

[...]

Sťažnosti a spory

1. [...]

Leteckí dopravcovia zriadia alebo majú zavedený mechanizmus na vybavovanie sťažností vrátane žiadostí o finančnú náhradu³⁹, ktoré vyplývajú z práv a povinností ustanovených v tomto nariadení. Tento mechanizmus je k dispozícii aj online, a to vo všetkých jazykoch, ktoré sa môžu v prípade daného leteckého dopravcu použiť na rezervácie. Tieto mechanizmy sú ľahko dostupné a používajú sa prehľadným spôsobom.

³⁹ DE considers that the term "*request for monetary redress*" has to cover claims for compensation, claims for reimbursement and claims for prize reduction, and therefore suggests to use the term "*claims for monetary remedies*" or "*claims for payment*" in this Article.

2. [...] Cestujúci [...] **môžu podať sťažnosti vrátane žiadostí o finančnú náhradu prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi** [...] do [...] **6** mesiacov odo dňa, keď sa let uskutočnil alebo sa podľa časových plánov mal uskutočniť. Dopravca potvrdí cestujúcemu **prijatie** sťažnosti[...] do [...] **10** dní od jej podania. Dopravca poskytne do dvoch mesiacov [...] od **podania** sťažnosti cestujúcemu úplnú a **zdôvodnenú** odpoveď vrátane prípadného vysvetlenia mimoriadnych okolností alebo neočakávaných nedostatkov v oblasti bezpečnosti letu Odpoveď obsahuje aj príslušné kontaktné údaje orgánov určených podľa odseku 3 na mimosúdne urovnávanie sporov vrátane údajov ako poštová adresa, telefónne číslo, webová stránka a e-mailová adresa.
3. [...] Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2013/11/EÚ, členské štáty zabezpečia, aby cestujúci v leteckej doprave mohli predkladať spory týkajúce sa finančnej náhrady podľa tohto nariadenia na vnútroštátny orgán alebo orgány zodpovedné za mimosúdne urovnávanie sporov⁴⁰. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch, ktoré boli určené v súlade s týmto odsekom. Členské štáty môžu rozhodnúť, že tento odsek sa bude uplatňovať len na spory medzi leteckými dopravcami a spotrebiteľmi.

⁴⁰ A recital clarifying that the passenger is not obliged to retain a lawyer for requests of monetary redress and out-of court dispute resolution will be inserted (see also doc. 7995/14).

4. [...]

Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2013/11/EÚ, členské štáty zabezpečia, aby mimosúdne urovnávanie sporov bolo pre cestujúcich dostupné bezplatne alebo za nominálny poplatok a aby určený orgán alebo orgány podľa odseku 3 minimálne:

⁴¹

- splňali požiadavky uvedené v článku 7 ods. 1 písm. a), h) a j) a v článku 7 ods. 2 uvedenej smernice,
- cestujúcim poskytli odôvodnenú odpoveď s výsledkom ich postupu urovnávania sporu v lehote stanovenej v článku 8 písm. e) smernice 2013/11/EÚ a v prípade vysoko komplexných sporov najneskôr 9 mesiacov odo dňa, keď určený orgán dostal kompletný spis týkajúci sa sťažnosti.⁴²

5. [...] Ak sú orgán alebo orgány určené podľa odseku 3 odlišné od tých, ktoré sú poverené presadzovaním tohto nariadenia podľa článku 16 ods. 1, spolupracujú a vymieňajú si informácie.⁴³

⁴¹ DE suggests to delete the term "*as a minimum*" and add the following sentence instead: "*Member states may maintain or introduce rules that go beyond those laid down by this paragraph, in order to ensure a higher level of consumer protection.*"

⁴² DE does not support the addition in the last sentence on highly complex issues.

⁴³ DE and SE prefer to delete paragraph 5.

6. Postupmi podľa odseku 2 a 3 a účasťou cestujúceho na takýchto postupoch nie je dotknuté jeho právo na nápravu prostredníctvom súdneho konania alebo právo podať sťažnosti v zmysle článku 16 ods. 2a, s výhradou premlčacích lehôt v súlade s vnútroštátnym právom.⁴⁴;

Článok 16aa

Dôkazné bremeno⁴⁵

Dôkazné bremeno spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, pokiaľ ide o:

- informovanie cestujúceho o:
 - i) zrušení alebo zmene časového plánu letu v rámci lehôt ustanovených v článku 5 ods. 1a článku 6b ods. 1;
 - ii) zamietnutí nástupu do lietadla, zrušení, meškaní alebo zmene časového plánu ich letu v súlade s povinnosťami ustanovenými v článku 14,
- ponuku presmerovania, ktorým sa cestujúcemu umožní dosiahnutie konečného miesta určenia skôr ako v lehotách podľa článku 5 ods. 1a bod ii) písm. a) až c),
- situáciu, keď sa letecký dopravca odvoláva na mimoriadne okolnosti a súvisiace primerané opatrenia s cieľom oslobodiť sa od svojej povinnosti poskytnúť náhradu podľa článkov 5 a 6,
- mimoriadne okolnosti alebo neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu, ktoré spôsobili zrušenie alebo meškanie pri prilete, ako aj o z toho vyplývajúcu nevyhnutnosť zrušenia alebo meškania pri prilete napriek tomu, že prevádzkujúci letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia podľa článku 5 ods. 3, článku 6 ods. 4 a článku 9 ods. 4,

⁴⁴ NL, PL and UK propose to insert a two-year period of limitation for introducing claims.

⁴⁵ This Article will be reviewed by experts with a view to simplification and its possible limitation to cases of a potential civil law dispute.

- **mimoriadne okolnosti alebo neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu, ktoré ovplyvnili dotknutý let alebo predchádzajúce lety podľa článku 5 ods. 3a,**
- **pôvodne plánovaný čas prestupu na mieste prestupu, ktorý bol menej ako 90 minút podľa článku 6a ods. 2,**
- **súhlas cestujúceho podľa článku 7 ods. 3 a článku 8 ods. 2a, 3 a 4.**

Článok 16b

Spolupráca medzi členskými štátmi a Komisiou

1. Komisia podporuje dialóg **a výmenu informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za presadzovanie** [...] týkajúcich sa [...] uplatňovania tohto nariadenia prostredníctvom výboru uvedeného v článku 16c **ods. 1. Táto výmena informácií sa týka hlavne prípadov porušovania, sankcií a najlepších postupov presadzovania.**
- 1a. **Vnútroštátne orgánov zodpovedné za presadzovania na žiadosť Komisie zašlú príslušné informácie týkajúce sa vnútroštátneho výkladu a uplatňovania tohto nariadenia.**

[...]

[...]

4. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy preskúma prípady, keď sa vyskytnú rozdiely v uplatňovaní a presadzovaní akýchkoľvek ustanovení tohto nariadenia zo strany **vnútroštátnych orgánov zodpovedných za presadzovanie** [...], najmä pokiaľ ide o výklad mimoriadnych okolností **a neočakávaných nedostatkov v oblasti bezpečnosti letu**. [...] Komisia môže na tento účel po porade s výborom uvedeným v článku 16c **ods. 1** prijať odporúčanie.
5. [...] **V prípade konkrétneho podozrivého postupu jedného alebo viacerých leteckých dopravcov súčasne vo viacerých členských štátoch môže Komisia požiadať [...] dotknuté členské štáty, aby tento konkrétny [...] postup [...] vyšetrili a aby o svojich zisteniach podali [...] Komisii do [...] 6 mesiacov od jej žiadosti správu. Komisia podporuje výmenu informácií a koordináciu príslušných vnútroštátnych orgánov zodpovedných za presadzovanie, pokiaľ ide o uvedenú otázku.**⁴⁶;

Článok 16c

Postup výboru⁴⁷

1. Komisii pomáha Výbor pre práva cestujúcich zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu, z ktorých najmenej jeden bude zastupovať vnútroštátny orgán zodpovedný za presadzovanie. 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.

⁴⁶ AT and DE would prefer to delete this paragraph and FI opposes the 6-month deadline.

⁴⁷ AT and HU do not see the need for this Article. DK, FR, ES and UK would prefer to use the examination procedure.

16. Článok 17 sa nahrádza takto:

„Článok 17

Správa

Komisia predloží do [...] **XX. XX. 20XX** [**tri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia**] Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní a výsledkoch tohto nariadenia. [...] Komisia do nej **zahrnie** aj [...] **informácie** o zvýšenej ochrane cestujúcich leteckou dopravou, pokiaľ ide o lety z tretích krajín prevádzkované dopravcami, ktorí nie sú zo Spoločenstva, v súvislosti s medzinárodnými dohodami o leteckej doprave. [...]

17. Prílohy 1 a 2 uvedené v prílohe 1 k tomuto nariadeniu [...] sa dopĺňajú [...] k nariadeniu (ES) č. 261/2004.

Článok 2

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

1a. Článok 2 sa mení takto:

a) Vymedzenie pojmu v písmene b) sa nahrádza takto:

„b) ‚letecký dopravca Spoločenstva‘ je letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou, ktorú mu udelil členský štát v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1008/2008;“

b) dopĺňa sa toto vymedzenie pojmu:

„h) ‚zariadenie na pohyblivosť‘ je akékoľvek zariadenie, ktorého účelom je zabezpečiť pohyblivosť zdravotne postihnutých osôb alebo osôb so zníženou pohyblivosťou vymedzených v článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006⁴⁸ alebo im s ich pohyblivosťou pomôcť.“

1. Do článku 3 ods. [...]. 1 sa dopĺňa táto veta a odsek 2 sa vypúšťa [...]:

[...] „To zahŕňa aj zodpovednosť leteckého dopravcu Spoločenstva týkajúcu sa meškania cestujúceho alebo batožiny.“

⁴⁸ Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, OJ L 204, 26.7.2006, p.1

1b. 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 Spoločenstva v prípade, že cestujúci urobí osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní batožiny v mieste určenia, sa zakladá na sadzbe spojenej s dodatočnými nákladmi, ktoré vzniknú pri preprave a poistení dotknutej batožiny, a to nad rámec nákladov na batožinu ocenenú na úrovni obmedzenia zodpovednosti alebo pod ňou. Sadzba sa na požiadanie sprístupní cestujúcim.“

2. Článok 5 [...] ods. 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Letecký dopravca Spoločenstva v prípade smrti alebo zranenia cestujúcich⁴⁹ bezodkladne a v každom prípade najneskôr do pätnástich dní po určení fyzickej osoby oprávnenej na náhradu zaplatí preddavky potrebné na úhradu bezprostredných ekonomických potrieb, a to primerane k vzniknutým ťažkostiam.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška preddavku na cestujúceho v prípade smrti aspoň [...] 16 % [...] obmedzenia zodpovednosti podľa článku 21 ods. 1 Montrealského dohovoru a v súlade s rozhodnutiami Medzinárodnej organizácie civilného letectva preskúmať obmedzenie zodpovednosti podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru. [...]“.

⁴⁹ DE and RO propose to add a reference to 'serious injury'. AT supports the Commission proposal.

3. Článok 6 sa mení takto:

a) Do článku 6 ods. 1 sa dopĺňa táto veta:

„Komisii sa prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 6c udeľuje právomoc upraviť sumy uvedené v prílohe [...], **a to v súlade s rozhodnutiami Medzinárodnej organizácie civilného letectva podľa článku 24 ods. 2 Montrealského dohovoru.**“⁵⁰

b) Článok 6 ods. 2) sa nahrádza týmto:

„2. Okrem informačných povinností stanovených v odseku 1 všetci leteckí dopravcovia v súvislosti s leteckou prepravou kúpenou v Únii poskytujú každému cestujúcemu písomné údaje o:

- **obmedzení zodpovednosti dopravcu za smrť alebo zranenie uplatniteľnom na [...] cestu, ktorá sa riadi zmluvou o preprave, ak také obmedzenie existuje,**
- **obmedzení zodpovednosti dopravcu za zničenie, stratu alebo poškodenie batožiny uplatniteľnom na [...] cestu, ktorá sa riadi zmluvou o preprave, spolu s upozornením, že batožinu v hodnote vyššej, než je toto obmedzenie, by mal cestujúci pri odbavení nahlásiť leteckej spoločnosti, alebo by si ju mal v plnej miere poistiť,**
- **obmedzení zodpovednosti dopravcu za škodu spôsobenú meškaním uplatniteľnom na [...] cestu, ktorá sa riadi zmluvou o preprave.“**

⁵⁰ FR opposes the delegated acts foreseen in this paragraph.

c) **Doplňa sa tento odsek:**

„4. Všetci dopravcovia na letiskách a miestach predaja, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva, ako aj na svojich webových stránkach umiestnia formulár, ktorý cestujúcemu umožní okamžite podať sťažnosť týkajúcu sa poškodenej, oneskorenej alebo stratenej batožiny. 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. Táto možnosť nemá vplyv na právo cestujúceho podať sťažnosť inými prostriedkami v lehotách stanovených v Montrealskom dohovore.“

4. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

1. Letecký dopravca **Spoločenstva** [...] vždy, keď prepravuje zapísané [...] zariadenie na pohyblivosť [...],[...] **zabezpečí, aby sa každej zdravotne postihnutej osobe alebo osobe** so zníženou pohyblivosťou podľa vymedzenia uvedeného článku 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1107/2006⁵¹ **ponúkla** v čase rezervácie a najneskôr, keď sa zariadenie odovzdáva [...] dopravcovi, možnosť urobiť osobitné vyhlásenie o záujme podľa článku 22 ods. 2 Montrealského dohovoru. **Osobitné vyhlásenie možno ponúkať bezplatne.**⁵²

[...]
3. Ak počas prepravy zapísaného [...] zariadenia na pohyblivosť [...] dôjde k jeho zničeniu, strate, poškodeniu alebo meškaniu, letecký dopravca Spoločenstva je zodpovedný za zaplatenie sumy, ktorá neprekračuje sumu vyhlásenú cestujúcim, pokiaľ nepreukáže, že nároková suma je vyššia, ako skutočný záujem danej osoby na dodaní v mieste určenia.;

⁵¹ Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, OJ L 204, 26.7.2006, p.1.

⁵² FI, HU and the Commission consider that the special declaration should always be made available free of charge.

[...] ⁵³

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

⁵³ A recital will be inserted on the need for effective enforcement. PL opposes such a recital. Commission opposes the deletion of this Article.

Článok 6c

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 6 ods. 1 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, 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 oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak 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.

1. [...] **Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, leteckí dopravcovia Spoločenstva** musia pri rezervácii a pri odbavovacích pultoch (vrátane samoobslužných odbavovacích strojov) jasne uviesť maximálnu povolenú batožinu, ktorú si cestujúci môžu vziať so sebou do lietadla, **vrátane tej, ktorá sa uvádza v odseku 1a, a batožinu, ktorú si môžu uložiť do nákladného priestoru, a to pre každý let, ktorý tvorí rezerváciu cestujúceho, vrátane akýchkoľvek obmedzení počtu kusov, ktoré by sa uplatnili v rámci stanovenej maximálnej povolenej batožiny. V rámci týchto informácií tiež uvedie, za akých podmienok sa v kabíne cestujúcich alebo nákladnom priestore lietadla prepravujú krehké alebo cenné predmety, napríklad hudobné nástroje, športová výstroj a detské kočíky.** Ak sa na prepravu batožiny vzťahujú dodatočné poplatky, leteckí dopravcovia jasne uvedú podrobnosti týkajúce sa týchto poplatkov pri rezervácii a na požiadanie na letisku.
- 1a. **Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, sa povolená príručná batožina môže vyjadriť len v maximálnych rozmerov a/alebo maximálnej hmotnosti celkovej povolenej príručnej batožiny na cestujúceho, ale bez obmedzenia na určitý počet kusov batožiny. Okrem predpísanej maximálnej povolenej batožiny si cestujúci môžu bezplatne vziať so sebou do lietadla základné osobné veci alebo majetok vrátane položiek zakúpených v rozumnom množstve po absolvovaní prvej kontroly palubných vstupeniek. Dodatočný limit pre takéto položky môže byť tiež vyjadrený v maximálnych rozmeroch a/alebo maximálnej hmotnosti.**⁵⁴

⁵⁴

BE, CZ, IE, LV, NL and UK consider that as long as sufficient information is provided to the passenger, further rules on baggage should not be introduced and these aspects should be left to the commercial decision of the carrier. CZ proposes to delete the word "*purchased*" in the last sentence.

2. Ak [...] **osobitné príčiny**, napr. bezpečnostné dôvody alebo zmena typu lietadla po rezervácii, bránia preprave predmetov, ktoré sú súčasťou povolenej príručnej batožiny, v kabíne pre cestujúcich, letecký dopravca ich môže prepraviť v nákladnom priestore lietadla, avšak bez dodatočných nákladov pre cestujúceho.
3. [...] **Týmto článkom** nie sú ovplyvnené obmedzenia týkajúce sa príručnej batožiny ustanovené EÚ a v medzinárodných pravidlách bezpečnosti **a bezpečnostnej ochrany**, ako sú napríklad nariadenia (ES) č. 300/2008, (ES) č. 820/2008 **a (ES) č. 216/2008**.

[...] ⁵⁵

[...]

[...]

⁵⁵ A recital will be inserted encouraging the transportation of musical instruments under appropriate conditions.

5. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Komisia predloží do [...] **XX. XX. 20XX [tri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]** Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní a výsledkoch tohto nariadenia. [...]“

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

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. **Nariadenie (ES) č. 261/2004 zmenené týmto nariadením sa uplatňuje od XX. XX. 20XX [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Nariadenie (ES) č. 2027/97 zmenené týmto nariadením sa uplatňuje na práva a povinnosti vyplývajúce zo zmlúv uzavretých po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia.**

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

„Príloha 1: Nevyčerpávajúci zoznam okolností, ktoré sa považujú za mimoriadne⁵⁶ [...]“

1. Za mimoriadne sa považujú tieto okolnosti:
 - i. prírodné katastrofy **a/alebo ekologické katastrofy, ktoré sa považujú za katastrofy, ktoré majú vplyv na bezpečné prevádzkovanie letov;**
 - ii. [...] skryté výrobné poškodenie odhalené výrobcom alebo príslušným orgánom, ktorá rušivo zasahuje do bezpečnosti letu;
 - iii. bezpečnostné riziká, sabotáž alebo [...] **nezákonné konanie, ktoré nie sú zlučiteľné s bezpečnou prevádzkou letu;**
 - iii.a) vojna alebo politická nestabilita, ak príslušné vnútroštátne orgány verejnej moci krajiny odletu na cestu neodporúčajú vycestovať;**
 - iv. [...] zdravotné riziká alebo núdzové zdravotné situácie (**napr. závažné ochorenie**) **zistené v krátkom čase pred odletom, alebo** ktoré si vyžadujú prerušenie alebo odklon letu [...];
 - v. obmedzenia manažmentu letovej prevádzky alebo uzavretie vzdušného priestoru [...];
 - v.a) neplánované uzavretie letiska;**

⁵⁶ DE and FI prefer a non-binding Annex allowing NEBs to divert from the Annex in justified cases and propose to add "*as a general rule*" in the text. EE, IE, LU, MT, NL, UK, PL, PT, RO, SE and the Commission prefer a binding Annex to ensure legal certainty.

- vi. meteorologické podmienky, ktoré nie sú zlučiteľné s **bezpečnou prevádzkou** letu [...] **alebo spôsobujú obmedzenia kapacity na letisku odletu alebo príletu,**
- vii. pracovné spory [...] dôležitých poskytovateľov služieb, ako sú letiská, [...] poskytovatelia leteckých navigačných služieb **alebo poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy;**⁵⁷
- viii. **rušivé správanie cestujúcich ohrozujúce bezpečnú prevádzku letu;**
- ix. **zrážka lietadla s vtákmi alebo cudzími telesami počas letu, ktorou sa môže spôsobiť škoda, ktorá si vyžaduje okamžitú povinnú kontrolu a prípadné opravy;**
- x. **poškodenie lietadla na zemi pred odletom, ktoré si vyžaduje okamžité posúdenie alebo opravu, ktoré spôsobili tretie strany a za ktoré letecký dopravca, pri neexistencii zmluvných vzťahov, nenesie zodpovednosť;**
- xi. **poškodenie lietadla, ktoré by mohlo mať vplyv na bezpečnosť letu alebo integritu lietadla, ktoré si vyžaduje okamžité posúdenie a/alebo opravu a ktoré spôsobili meteorologické podmienky (napríklad: zásahy bleskom, krupobitie, búrky, silné turbulencie atď.).**

[...]

[...]

[...]“

⁵⁷

A recital shall be inserted to include the possibility of strikes at the air carrier to qualify as extraordinary circumstances under certain circumstances (when they are unannounced and not fault of the air carrier). DE would prefer a clarification in this paragraph that labour disputes within the airline concerned are extraordinary circumstances.

„Príloha 2: Zoznam kritérií, ktoré musia spĺňať technické poškodenia a/alebo problémy, aby ich bolo možné považovať za neočakávané nedostatky v oblasti bezpečnosti letu (článok 2 písm. mm))⁵⁸

1. Riziko pre bezpečnosť letu

V súlade s nariadenie (ES) č. 216/2008 alebo, v prípade dopravcov tretích krajín, s ICAO prílohou 6 a pokiaľ poškodenie nie je spôsobené samotným dopravcom alebo jeho zmluvnými agentmi pracujúcimi pod zodpovednosťou dopravcu^{59 60} bud’:

- a) poškodenie sa týka letovej spôsobilosti lietadla, nie je uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL) a musí byť odstránené, aby bolo možné let prevádzkovať v súlade s bodom M.A. 403 nariadenia (ES) č. 2042/2003, alebo
- b) poškodenie je mimo medzí stanovených v MEL a vyžaduje si okamžité konanie na ukončenie prevádzkovania letu alebo
- c) vznikne niekoľko poškodení, ktoré sú uvedené v MEL a v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 veliteľ rozhodne, že vzhľadom na ich kombináciu nie je prevádzkovanie lietadla bezpečné.

2. Čas zistenia

Porucha sa prvýkrát zistí počas predletovej kontroly alebo po nej a pred vypnutím motorov na mieste určenia letu.

⁵⁸ AT and DE do not support the separation of technical defects in a new definition.

⁵⁹ The reference to damage caused by the carrier or its contracted agents will remain in the introductory paragraph until safety experts provide justification for its relevance only for point (a).

⁶⁰ DE proposes to move the following text from Annex 2, paragraph 1 to the definition of unexpected flight safety shortcomings: *"unless the defect is the result of damage caused by the carrier itself or its contracted agents working under the carrier's responsibility"*.

3. Riadna údržba

Údržba bola vykonaná v súlade s aktuálnym schváleným programom údržby, primerane kvalifikovanou organizáciou údržby a za použitia predpísaných údajov o údržbe špecifikovaných v súlade s prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo, v prípade dopravcov tretích krajín, s ICAO prílohou 6.“

„PRÍLOHA

ZODPOVEDNOSŤ LETECKÉHO DOPRAVCU ZA CESTUJÚCICH A ICH BATOŽINU

V tomto informačnom oznámení sa sumarizujú pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami Spoločenstva na základe požiadaviek právnych predpisov EÚ a Montrealského dohovoru.

NÁHRADA V PRÍPADE SMRTI ALEBO ZRANENIA

Zodpovednosť za zranenie alebo smrť cestujúceho spôsobenú nehodou na palube lietadla alebo počas akýchkoľvek činností nástupu do lietadla a výstupu z neho nie je nijako finančne obmedzená. Dopravca nemôže vylúčiť ani obmedziť svoju zodpovednosť v prípade škôd do 113 100 zvláštnych práv čerpania (SDR) (*letecký dopravca v zátvorkách uvedie približnú sumu v miestnej mene*). Nad túto sumu nie je letecký dopravca zodpovedný, ak preukáže, že:

[...]

- **takáto škoda nevznikla v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia dopravcu alebo jeho pracovníkov alebo agentov alebo**
- **takáto škoda vznikla výlučne v dôsledku nedbanlivosti alebo iného protiprávneho činu, alebo opomenutia tretej strany.**

PREDDAVKY

Ak je cestujúci usmrtený alebo zranený⁶¹, letecký dopravca do 15 dní od určenia osoby oprávnenej na náhradu zaplatí preddavok, aby boli pokryté bezprostredné ekonomické potreby. V prípade smrti je tento preddavok aspoň 18 096 SDR; (*ide o 16 % obmedzenia zodpovednosti na cestujúceho uvedeného v predchádzajúcom odseku a po prípadnej úprave danej sumy podľa článku 6 tento podiel ostáva vo výške 16 %*) (*letecký dopravca okrem toho v zátvorkách uvedie približnú sumu v miestnej mene*).

MEŠKANIE CESTUJÚCICH

V prípade meškania cestujúcich je letecký dopravca zodpovedný za škodu, pokiaľ neprijal všetky primerané opatrenia, aby sa škode predišlo, alebo pokiaľ takéto opatrenia nebolo možné prijať. Zodpovednosť za meškanie cestujúcich je obmedzená na 4 694 SDR (*letecký dopravca v zátvorkách uvedie približnú sumu v miestnej mene*).

MEŠKANIE [...] BATOŽINY

V prípade meškania [...] batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škodu, **pokiaľ neprijal všetky primerané opatrenia, aby zabránil škode vyplývajúcej z meškania batožiny, alebo ak takéto opatrenia nebolo možné prijať**. Zodpovednosť za meškanie batožiny je [...] 1 131 SDR (*letecký dopravca v zátvorkách uvedie približnú sumu v miestnej mene*), pričom obmedzenie náhrady sa vzťahuje na cestujúceho a nie na kus zapísanej batožiny.

⁶¹ DE and RO propose to add a reference to '*serious injury*'.

ZNIČENIE, STRATA ALEBO POŠKODENIE BATOŽINY

V prípade zničenia, straty alebo poškodenia batožiny je letecký dopravca zodpovedný za škodu do výšky 1 131 SDR (*letecký dopravca v zátvorkách uvedie približnú sumu v miestnej mene*), pričom obmedzenie náhrady sa vzťahuje na cestujúceho a nie na kus zapísanej batožiny.

[...] [...] V prípade poškodenia alebo straty **zapísanej** batožiny je letecký dopravca [...] zodpovedný [...], **pokiaľ** škoda [...] nevznikla v dôsledku **kazu**, povahy alebo [...] **vady** vlastnej danej batožiny.

V prípade **nezapísanej batožiny** (príručnej batožiny) vrátane osobných vecí [...] je **letecký dopravca** zodpovedný, iba ak škoda vznikla jeho zavinením alebo zavinením **jeho pracovníkov alebo agentov**.

VYŠŠIE OBMEDZENIA PRE ZAPÍSANÚ BATOŽINU

Cestujúci môže uplatniť vyššie obmedzenia zodpovednosti, ak najneskôr pri odbavení urobí osobitné vyhlásenie a uhradí doplatok, pokiaľ sa požaduje. Takýto doplatok vychádza zo sadzby spojenej s dodatočnými nákladmi, ktoré vzniknú pri preprave a poistení dotknutej batožiny nad obmedzenie zodpovednosti vo výške 1 131 SDR (*letecký dopravca v zátvorkách uvedie približnú sumu v miestnej mene*). Sadzba sa cestujúcim oznamuje na požiadanie. [...].

OSLOBODENIE OD ZODPOVEDNOSTI

Ak dopravca preukáže, že všetka škoda, na ktorú sa vzťahujú pravidlá zodpovednosti uplatňované leteckými dopravcami Spoločenstva 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 náhradu, alebo osoby, od ktorej si takáto osoba odvodzuje svoje práva, alebo že k vzniku takejto škody takáto osoby prispeli, je 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 SŤAŽNOSTI TÝKAJÚCE SA BATOŽINY

V prípade poškodenia, meškania, straty alebo zničenia batožiny to cestujúci musí vo všetkých prípadoch čo najskôr písomne oznámiť leteckému dopravcovi a podať sťažnosť. **Cestujúci je povinný podať sťažnosť písomne do [...] 7 dní [...] v prípade [...] poškodenia zapísanej batožiny a do 21 dní v prípade [...] meškania batožiny, v oboch prípadoch odo dňa, keď bola batožina daná cestujúcemu k dispozícii. Aby sa [...] uláhčilo dodržiavanie týchto lehôt, letecký dopravca musí cestujúcim ponúknuť možnosť [...] podať sťažnosť [...] na letisku prostredníctvom formulára. [...] 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 požiadava neskôr o ďalšie informácie.**

ZODPOVEDNOSŤ ZMLUVNÝCH A SKUTOČNÝCH DOPRAVCOV⁶²

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 dopravcov. Zahŕňa to aj prípady, keď sa urobilo osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní s [...] [...] **jedným z týchto dvoch dopravcov.**

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 priletu lietadla alebo od dátumu, keď malo lietadlo priletieť.

ZÁKLAD PRE INFORMÁCIE

Základom pre pravidlá uvedené vyššie je Montrealský dohovor z 28. mája 1999, ktorý je v Európskej únii vykonávaný nariadením (ES) č. 2027/97 (zmeneným nariadením (ES) č. 889/2002) a nariadením (EÚ) č. xxx) a **príslušnými** vnútroštátnymi právnymi predpismi [...].“

⁶² DE proposes to change the title as follows “*Liability of community air carriers and contracting [...] air carriers*” and to substitute “*air carrier*” by “*Community air carrier*” in the first sentence.