EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.3.2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 62 final}
{SWD(2013) 63 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Stávající právní rámec

Nařízení (ES) č. 261/2004[1] v závislosti na okolnostech narušení cesty vyžaduje, aby letečtí dopravci:

– poskytli cestujícím pomoc, např. stravu, občerstvení, možnost si zatelefonovat a ubytování v hotelu,

– nabídli přesměrování letu a proplacení výdajů,

– zaplatili v závislosti na vzdálenosti letu paušální náhradu škody až do výše 600 EUR na cestujícího a

– aktivně informovali cestující o jejich právech.

Letecká společnost není povinna finanční náhradu škody uhradit, může-li prokázat, že zrušení nebo zpoždění letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi. Povinnost zajistit péči a pomoc však platí i v těchto situacích.

Nařízení rovněž požaduje, aby členské státy zřídily vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování, které by zajistily jeho správné uplatňování.

Práva cestujících podle tohoto nařízení by však neměla být zaměňována s jejich právy podle **Montrealské úmluvy**: zatímco úmluva stanoví individualizované odškodnění cestujících, které je posuzováno případ od případu v závislosti na individuální situaci cestujícího, nařízení (ES) č. 261/2004 stanoví standardizované nároky (s ohledem na pomoc a péči), jež se vztahují na všechny cestující bez ohledu na jejich individuální situaci.

Podle **Montrealské úmluvy** (již do práva EU provádí **nařízení (ES) č. 2027/97**[2]) má cestující nárok na náhradu škody v případě **špatného odbavení zavazadel** (avšak pouze do výše přibližně 1 200 EUR) s výjimkou případů, kdy letecká společnost může prokázat, že přijala všechna přiměřená opatření k zamezení této škodě nebo že tato opatření přijmout nemohla. Na rozdíl od nařízení (ES) č. 261/2004 nevyžaduje ani nařízení (ES) č. 2027/97, ani Montrealská úmluva zřízení subjektů odpovědných za jejich správné uplatňování.

1.2. Nedávný vývoj

Letecké společnosti často nepřiznávají cestujícím práva, na něž mají nárok v případě, že je jim odepřen nástup na palubu, v případě významného zpoždění nebo zrušení letu nebo v případě nesprávně zaslaných zavazadel, zejména pak práva podle nařízení (ES) č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) a nařízení (ES) č. 2027/97.

Ve zprávě Komise **o občanství** EU z října 2010, pojednávající o odstraňování překážek pro výkon práv občanů EU[3], jsou uvedena opatření k zajištění souboru společných práv osob cestujících v EU jakýmkoliv druhem dopravy a odhodlání tato práva náležitě prosazovat.

---

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

[2] Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1) ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L 140, 30.5.2002, s. 2).

[3] KOM(2010) 0603 ze dne 16. října 2010.

Bílá kniha Komise **o dopravě** přijatá dne 28. března 2011 uvedla mezi svými iniciativami nutnost „vyvinout jednotnou interpretaci právních předpisů EU o právech cestujících a jejich harmonizované a účinné prosazování, aby se zajistily rovné podmínky pro průmysl, jakož i evropská norma pro ochranu občanů“[4].

Sdělení Komise ze dne 11. dubna 2011[5] poukázalo na lišící se výklady ustanovení nařízení (ES) č. 261/2004 v důsledku mezer a nedostatků ve stávajícím znění a z důvodu jeho nejednotného prosazování v členských státech. Cestující se kromě toho obtížně domáhají svých práv.

Dne 29. března 2012 **Evropský parlament** (EP) přijal v reakci na výše uvedené sdělení Komise usnesení[6]. EP je přesvědčen, že základním kamenem opětovného získání důvěry cestujících by mělo být řádné uplatňování stávajících předpisů ze strany členských států a leteckých dopravců, prosazování dostatečných a jednoduchých prostředků odškodnění a poskytování přesných informací cestujícím ohledně jejich práv. EP vyjadřuje politování nad tím, že vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování nařízení nezajišťují vždy účinnou ochranu práv cestujících. S ohledem na nařízení (ES) č. 261/2004 EP žádá Komisi, aby ve svém návrhu práva cestujících upřesnila, zejména pak pojem „mimořádné okolnosti“.

Právní předpisy EU musí být v naprostém souladu s **Listinou základních práv**[7]. Z jejího článku 38 v tomto smyslu vyplývá, že ve všech politikách Unie by měla být zajištěna vysoká úroveň ochrany spotřebitele. Další relevantní ustanovení se týkají práva na ochranu osobních údajů (článek 8), zákazu jakékoli formy diskriminace a začlenění osob se zdravotním postižením (články 21 a 26) a práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces (článek 47).

Na výklad nařízení měla zásadní vliv **judikatura**. Ve věci IATA (C-344/04) Evropský soudní dvůr potvrdil, že nařízení je zcela v souladu s Montrealskou úmluvou a že oba právní nástroje se vzájemně doplňují. Ve věci Wallentin-Herrman (C-549/07) Soudní dvůr rozhodl, že technická závada na letadle by neměla být považována za „mimořádnou okolnost“. Ve věci Sturgeon (spojené věci C-402/07 a C-432/07) Evropský soudní dvůr rozhodl, že významné zpoždění v délce alespoň tří hodin při příletu zakládá nárok cestujících na náhradu škody.

Cílem tohoto návrhu je podpořit zájmy cestujících v letecké dopravě zajištěním toho, aby letečtí dopravci dodržovali vysokou úroveň ochrany těchto cestujících v případech narušení cesty, přičemž zohledňuje finanční dopady na odvětví letecké dopravy a zajišťuje, aby letečtí dopravci provozovali svou činnost v harmonizovaných podmínkách na liberalizovaném trhu.

---

4 Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM(2011) 144 v konečném znění, viz strana 23: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF .

5 Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:CS:PDF), KOM(2011) 174 v konečném znění.

6 Usnesení Evropského parlamentu o fungování a uplatňování nabytých práv osob v letecké dopravě, 2011/2150 (INI), http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0//CS .

7 Úř. věst. C 364, 18.12.2000, s. 1.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Proces konzultací

V období od 19. prosince 2011 do 11. března 2012 proběhla veřejná konzultace; obdrženo bylo 410 příspěvků. Výsledky jsou k dispozici na internetových stránkách Komise[8]. Kromě toho provedl konzultant individuální a podrobnější pohovory a konzultace s 98 zúčastněnými stranami ze všech skupin zúčastněných stran.

Dne 30. května 2012 pak Komise a Evropský hospodářský a sociální výbor společně uspořádaly konferenci, na níž měly zúčastněné strany možnost reagovat na výsledky veřejné konzultace. Prezentace a zápis z této konference jsou k dispozici na internetových stránkách Komise[9].

Zástupci spotřebitelů a cestujících se především soustředili na nedostatečné dodržování předpisů a nepřiměřené prosazování, zejména pokud jde o finanční náhradu škody v případě zpoždění. **Letecké společnosti a jejich asociace** především prosazovaly názor, že finanční náklady nařízení jsou nadměrné, zejména proto, že na letecké společnosti dopadá neomezená odpovědnost za události, za které nemohou (např. krize v důsledku oblaku sopečného popela v dubnu 2010). Za příčinu nadměrných nákladů letecké společnosti kriticky označily důsledky vyplývající z rozsudku Sturgeon. Názory **asociací cestovních kanceláří a provozovatelů souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy** byly podobné jako názory leteckých společností, až na některé podstatné výjimky, např. v otázce práva na přesměrování nebo využití jednotlivých částí letenky (případy, kdy se cestující nedostaví k prvnímu odletu – politika „no show“). **Letiště** se silně postavila proti tomu, aby podle revidovaného nařízení nesla jakoukoli odpovědnost.

Vnitrostátní orgány na celostátní a nižší úrovni, které se veřejné konzultace zúčastnily, se vyjádřily k většině otázek podobným těm, k nimž se vyjádřila i sdružení spotřebitelů a cestujících, ale byly citlivější vůči hospodářským, rozpočtovým a právním omezením.

2.2. Posouzení dopadů

Komise posoudila čtyři možnosti politiky s cílem zlepšit uplatňování a prosazování práv cestujících v letecké dopravě. Liší se ve zvolené povaze kompromisu mezi přísnějším prosazováním a přizpůsobením ekonomických pobídek leteckých společností: vyšší náklady letecké společnosti nutí ke snížení nákladů na dodržování předpisů a k tomu, aby cestujícím upíraly jejich práva. Silnější politika sankcí je k dodržování předpisů motivuje. Proto u možností, u kterých jsou náklady uložené povinnostmi stanovenými nařízením vyšší, musí být politika prosazování přísnější a lépe koordinovaná a naopak.

Tento výběr možností byl do úvah zahrnut proto, že naprosté zaměření na prosazování, které neřeší ekonomické důvody odrazující od dodržování předpisů, by vyžadovalo, aby na subjekty odpovědné za prosazování byly vynakládány značné prostředky z veřejných zdrojů.

Možnost č. 1 – zaměření na ekonomické pobídky (mírné změny v prosazování): v rámci možnosti č. 1 je lépe koordinováno prosazování, především prostřednictvím lepšího toku informací mezi vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování a Komisí. Tato možnost se zaměřuje zejména na snížení nákladů tím, že některé povinnosti v oblasti péče (tj. stravování, ubytování) nahrazuje povinností leteckých společností navrhnout cestujícím nepovinné pojištění.

---

8 http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm .

9 http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm .

Možnost č. 2 – vyvážení silnější politiky prosazování a ekonomických pobídek: politika prosazování je posílena silnější koordinací vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování. Tyto subjekty by musely zlepšit kvalitu informací, které poskytují Komisi o své činnosti, a Komise by tyto subjekty mohla požádat, aby něco prošetřily, zejména v případech týkajících se několika členských států. Vícenáklady vyplývající z lepší péče a pomoci jsou vyváženy úpravami celkové částky finanční náhrady škody. Toho lze dosáhnout snížením četnosti plateb náhrady škody prostřednictvím dvou variant:

- **varianty 2a**: prodloužení mezní lhůty, po jejímž uplynutí má cestující právo na náhradu škody v případě zpoždění, ze současných tří na nejméně pět hodin;
- **varianty 2b**: rozšíření oblasti působnosti „mimořádných okolností“ tak, aby zahrnovaly většinu případů technického selhání.

U varianty 2a i 2b zpráva o posouzení dopadů zkoumá, zda by bylo užitečné dále upravit paušální částky náhrady škody.

V rámci možnosti č. 2 by byla povinnost zajistit ubytování v případech dlouhotrvajících mimořádných událostí omezena na tři nebo čtyři dny. Aby byl zmírněn dopad na cestující, zavádí se pohotovostní plány a rychlejší přesměrování.

Možnost č. 3 – zaměření na prosazování: tato možnost se zcela zaměřuje na přísnější prosazování a upřesňuje stávající práva cestujících s cílem zefektivnit jejich uplatňování.

Možnost č. 4 – centralizované prosazování: možnost č. 4 se zcela zaměřuje na plně centralizovanou politiku prosazování, která musí působit proti odrazující povaze nákladů na dodržování předpisů: součástí této možnosti je tudíž centrální subjekt EU odpovědný za prosazování.

V rámci možností č. 3 a 4 by trvalou péči v případech dlouhotrvajících mimořádných událostí zajistil odvětvový fond – financovaný z přirážek ke každé letence – tím, že by z něho byly alespoň částečně propláceny náklady vzniklé leteckým společnostem.

Všechny možnosti politiky mají určité společné prvky, např.:

- vyjasnění řady otázek (např. výše zmíněného pojmu mimořádných okolností, povinností souvisejících s přesměrováním, péče při zdržení na odbavovací ploše, práv v případě zmeškání navazujícího letu atd.);
- funkční oddělení obecných otázek prosazování od vyřizování jednotlivých stížností, kdy vyřizování stížností mohou mít na starosti subjekty pro alternativní řešení sporů. Letečtí dopravci i subjekty pověřené vyřizováním jednotlivých stížností by museli dodržovat jasné postupy vyřizování stížností (včetně maximálních lhůt pro zaslání odpovědi);
- zapojení dalších účastníků trhu: větší možnost leteckých společností požadovat náhradu škody od třetích stran odpovědných za narušení; vypracování pohotovostních plánů uživateli letiště.

Posouzení dopadů dospělo k závěru, že možností upřednostňovanou před ostatními je možnost č. 2, neboť by nejefektivněji a nejúčinněji posílila práva cestujících, a zároveň zohlednila finanční dopad na odvětví letecké dopravy. Varianta 2a je o něco přijatelnější než varianta 2b, protože příliš krátká mezní lhůta v případě zpoždění (jako u varianty 2b) by mohla vést k většímu počtu zrušení a protože varianta 2a zajišťuje větší soudržnost práva na náhradu škody s právem na proplacení výdajů (obě vznikají nejdříve po pěti hodinách). Posouzení dopadů neupřednostňuje žádné další dílčí varianty možnosti č. 2a (tj. upravení výše náhrady škody a/nebo mnohočetné mezní lhůty u náhrady škody za zpoždění).

Náklady leteckých dopravců na dodržování předpisů by v rámci možnosti č. 2 byly obdobné jako podle současného znění nařízení, avšak jejich potenciálně vzestupná tendence by byla omezena v případě, že by nárok na náhradu škody vznášelo více cestujících, nebo v případě dlouhotrvajících mimořádných událostí.

Komise se rozhodla předložit návrh v souladu se závěrem posouzení dopadů, tj. návrh odpovídající jeho variantě 2a, včetně jednotné mezní lhůty pěti hodin pro náhradu škody za zpoždění u všech cest uvnitř EU. Pokud jde o dílčí možnosti, návrh nemění výši náhrad škody, ale zavádí delší mezní lhůtu pro náhradu škody za zpoždění u letů mimo EU delších než 3 500 km vzhledem ke specifickým problémům, které jsou s dálkovými cestami spojeny, protože příčiny zpoždění jsou řešeny daleko od domovské základny leteckého dopravce (devět hodin u cest mimo EU na vzdálenost od 3 500 do 6 000 km a dvanáct hodin u cest mimo EU na vzdálenost od 6 000 km).

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Právní základ

Právním základem návrhu je čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

3.2. Subsidiarita a proporcionalita

Zaprvé, členské státy mají omezené možnosti, chtějí-li samy jednat ve prospěch ochrany spotřebitele, jelikož nařízení (ES) č. 1008/2008[10] o leteckých službách jim neumožňuje ukládat leteckým dopravcům, kteří provozují služby uvnitř EU, další požadavky.

Zadruhé, většina problémů s právy cestujících v letecké dopravě souvisí s rozdíly v uplatňování/prosazování nařízení (ES) č. 261/2004 a (ES) č. 2027/97 v jednotlivých členských státech, což oslabuje práva cestujících a nepříznivě ovlivňuje rovné podmínky mezi leteckými dopravci. Tyto problémy může řešit pouze koordinovaný zásah na úrovni EU.

Návrh je dále v souladu se zásadou proporcionality. Veškeré vícenáklady hospodářských subjektů a vnitrostátních orgánů se omezují na ty, jež jsou nezbytné pro lepší provádění a prosazování práv cestujících. Zvýšení nákladů spojené se zajištěním péče a pomoci nebo s náhradou škody v případě významných zpoždění je vyváženo změnami mezních lhůt, které právo na náhradu škody zakládají.

3.3. Podrobné vysvětlení návrhu

3.3.1. Zajištění efektivního a jednotného prosazování práv cestujících

Cílem návrhu je zlepšit prosazování tím, že upřesní hlavní zásady a implicitní práva cestujících, které byly v minulosti důvodem mnoha sporů mezi leteckými společnostmi a cestujícími, a že posílí a lépe zkoordinuje politiky prosazování na vnitrostátní úrovni.

3.3.1.1. Upřesnění hlavních zásad

- **Definice „mimořádných okolností“**: návrh tento pojem jasně definuje v souladu s rozhodnutím Evropského soudního dvora ve věci Wallentin-Hermann (C-549/07), tj. jako okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu. Pro potřeby větší právní jistoty návrh dále zavádí nevyčerpávající seznam okolností, které mají být považovány za mimořádné, a okolností, které za mimořádné být

[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008).

považovány nemají (čl. 1 odst. 1 písm. e) návrhu – čl. 2 bod m) pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004 – a příloha 1).

- **Právo na náhradu škody v případě významných zpoždění**: návrh do znění nařízení (ES) č. 261/2004 výslovně zavádí právo na náhradu škody v případě významných zpoždění, jak o něm rozhodl Evropský soudní dvůr ve spojených věcech Sturgeon (C-407/07 a C-432/07). Aby se však předešlo nárůstu počtu zrušení letů (které je pro cestující obecně více nepříjemné), bylo navrženo zvýšit mezní lhůtu, po jejímž uplynutí právo na náhradu vzniká, ze tří na pět hodin u všech cest v rámci EU. Zatímco u cest v rámci EU je navržena jediná mezní lhůta, má být tato lhůta u cest do třetích a ze třetích zemí stanovena v závislosti na cestovní vzdálenosti, aby byly zohledněny praktické problémy, s nimiž se letečtí dopravci setkávají, když řeší příčiny zpoždění na vzdálených letištích (viz níže odstavec 3.3.2) (čl. 1 odst. 5 návrhu – čl. 6 odst. 2 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).
- **Právo na přesměrování**: návrh upřesňuje, že pokud letecký dopravce nemůže cestujícího přesměrovat do dvanácti hodin s využitím vlastních služeb, musí s výhradou dostupnosti sedadel zvážit jiné dopravce nebo jiné druhy dopravy (čl. 1 odst. 8 návrhu – čl. 8 odst. 5 pozměňujícího nařízení (ES) č. 261/2004).
- **Právo na poskytnutí péče**: případy, kdy mezní lhůta pro poskytnutí péče v současnosti závisí na vzdálenosti letu (dvě, tři nebo čtyři hodiny), návrh zjednodušuje zavedením jediné mezní lhůty v délce dvou hodin u letů všech vzdáleností (čl. 1 odst. 5 návrhu – čl. 6 odst. 1 písm. i) pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).
- **Zmeškání navazujícího letu**: návrh potvrzuje, že cestující, kteří zmeškají letecké spojení z důvodu zpoždění předchozího letu, mají právo na poskytnutí péče (kterou zajistí letecký dopravce provozující zmeškaný let, neboť má k tomu nejlepší předpoklady) a za určitých podmínek i právo na náhradu škody (kterou zajistí letecký dopravce provozující zpožděný let, neboť od něj se celkové zpoždění odvíjí). Toto právo by se však uplatňovalo jen za předpokladu, že navazující lety jsou součástí jediné přepravní smlouvy, neboť právě v takovém případě se dotčení letečtí dopravci k plánované návaznosti letů zavázali a vědí o ní. Leteckým dopravcům se ponechává právo dohodnout se na tom, jak si mezi sebou rozdělí náklady (čl. 1 odst. 6 návrhu – článek 6a pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).
- **Změna času odletu**: návrh potvrzuje, že cestující, jimž byla změna času odletu oznámena méně než dva týdny před původně plánovaným časem odletu, mají podobná práva jako cestující, jejichž let byl zpožděn (čl. 1 odst. 5 návrhu – článek 6 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).
- **Zdržení na odbavovací ploše**: návrh jasně stanoví práva cestujících v případě, že je jejich letadlo zdrženo na odbavovací ploše, zejména právo na výstup z letadla po pěti hodinách (v souladu s právem na proplacení výdajů) (čl. 1 odst. 5 návrhu – čl. 6 odst. 5 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).
- **Částečný zákaz omezování cestujících v případě, že se nedostaví k prvnímu odletu („no show")**: návrh potvrzuje, že cestujícím nesmí být při zpáteční cestě odepřen nástup na palubu se stejnou letenkou proto, že ji nevyužili pro cestu tam. Tento zákaz však nemá vliv na právo leteckých společností ukládat pro následné využívání letů v rámci téže cesty zvláštní pravidla. Pro úplný zákaz politiky „no show" se Komise nerozhodla proto, že by leteckým společnostem znemožnil nabízet

nepřímé lety za nižší ceny než lety přímé, a oslabil tak hospodářskou soutěž (čl. 1 odst. 3 písm. b) návrhu – čl. 4 odst. 4 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

- **Právo na informace**: cestující by měli mít právo na informace o narušení letu, jakmile jsou tyto informace k dispozici (čl. 1 odst. 13 návrhu – článek 14 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

3.3.1.2. Zajištění účinných a jednotných sankcí

Návrh upřesňuje úlohu vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování tím, že těmto subjektům jasně svěřuje úlohu všeobecného prosazování, zatímco mimosoudní vyřizování jednotlivých stížností mají mít na starosti subjekty odpovědné za vyřizování stížností, které by se mohly stát subjekty pro alternativní řešení sporů (ADR) podle nové směrnice o alternativním řešení sporů[11]. Oba typy subjektů budou úzce spolupracovat (čl. 1 odst. 15 návrhu – články 16 a 16a pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

Subjekty odpovědné za prosazování přijmou **politiku aktivnějšího sledování**, než jak je tomu dnes, a jejich úloha bude rozšířena i na sledování **souladu s ustanoveními** nařízení (ES) č. 2027/97 (a Montrealské úmluvy) **týkajícími se zavazadel** (čl. 2 odst. 4 návrhu – článek 6b pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

Výměna informací a koordinace mezi jednotlivými subjekty odpovědnými za prosazování a mezi těmito subjekty a Komisí má být posílena v důsledku povinnosti předkládat zprávy a formálních koordinačních postupů (čl. 1 odst. 15 návrhu – článek 16b pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

3.3.1.3. Zajištění účinného vyřizování jednotlivých nároků a stížností

Podle návrhu by letečtí dopravci měli v okamžiku rezervace informovat cestující o svých postupech pro vyřizování nároků a stížností, zajistit jim elektronické prostředky pro podávání stížností a poskytnout jim informace o příslušných subjektech odpovědných za jejich vyřizování. Letecké společnosti budou muset cestujícím odpovědět ve lhůtě dvou měsíců (čl. 1 odst. 15 návrhu – článek 16a pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

3.3.2. Lepší zohlednění finanční způsobilosti leteckých dopravců

Na snížení nejnákladnějších prvků nařízení (ES) č. 261/2004 je zaměřeno jen několik opatření:

- Právo na náhradu škody v případě zpoždění vzniká u všech cest v rámci EU po pěti hodinách. U cest do třetích a ze třetích zemí jsou tyto mezní lhůty proto, aby byly zohledněny praktické problémy, s nimiž se letečtí dopravci setkávají, když řeší příčiny zpoždění na vzdálených letištích, stanoveny v závislosti na cestovní vzdálenosti: pět hodin u cest mimo EU na vzdálenost do 3 500 km, devět hodin u cest mimo EU na vzdálenost od 3 500 do 6 000 km a dvanáct hodin u cest mimo EU na vzdálenost od 6 000 km (čl. 1 odst. 5 návrhu – čl. 6 odst. 2 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

- V případě zpoždění a zrušení letů z důvodu mimořádných okolností může letecký dopravce omezit právo na ubytování na tři noci a na nejvýše 100 EUR za noc a cestujícího (čl. 1 odst. 9 návrhu – čl. 9 odst. 4 pozměněného nařízení Rady (ES) č. 261/2004). Dopad na cestující však zmírňují další dvě opatření: zaprvé, riziko dlouhodobého zdržení cestujících by mělo být sníženo rychlejším přesměrováním (viz výše); za druhé, letiště, letečtí dopravci a další subjekty v řetězci letecké dopravy budou muset vypracovat pohotovostní plány, jež pomohou péči o zdržené cestující a

[11] Viz návrhy Komise: http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm .

pomoc těmto cestujícím optimalizovat (čl. 1 odst. 4 návrhu – čl. 5 odst. 5 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004). Kromě toho se omezení týkající se zajištění ubytování nevztahuje na cestující s omezenou pohyblivostí, jejich doprovod, těhotné ženy, osoby, které potřebují zvláštní lékařskou péči, ani na děti bez doprovodu za předpokladu, že byl letecký dopravce o potřebách těchto osob předběžně informován 48 hodin před plánovaným časem odletu (čl. 1 odst. 11 návrhu – čl. 11 odst. 3 a 4 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

- Vzhledem ke zvláštnostem provozu malého (regionálního) rozsahu nejsou letečtí dopravci povinni zajistit ubytování cestujícím letů kratších než 250 km v letadlech s maximální kapacitou 80 míst (s výjimkou navazujících letů). Tato odchylka se opět nevztahuje na osoby s omezenou pohyblivostí, jejich doprovod, těhotné ženy, osoby, které potřebují zvláštní lékařskou péči, ani na děti bez doprovodu (čl. 1 odst. 9 a 11 návrhu – čl. 9 odst. 5 a čl. 11 odst. 3 a 4 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).
- Návrh upřesňuje, že vnitrostátní právní předpisy nesmějí omezovat právo leteckých dopravců požadovat náhradu škody od třetích stran odpovědných za zpoždění nebo zrušení letů (čl. 1 odst. 12 návrhu – článek 13 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004).

3.3.3. Zajištění lepšího prosazování práv cestujících, pokud jde o nesprávně zaslaná zavazadla

S ohledem na Úmluvu OSN o právech osob se zdravotním postižením a Listinu základních práv (články 21 a 26) by **cestující s omezenou pohyblivostí** měli mít stejná práva na volný pohyb, svobodu volby a nediskriminační zacházení jako ostatní občané.

Odpovědnost leteckých dopravců za **vybavení umožňující pohyb** má být zvýšena až na skutečnou hodnotu tohoto vybavení. Toto je v souladu s Montrealskou úmluvou dosaženo tím, že je leteckým dopravcům uložena povinnost automaticky nabízet možnost učinit bezplatně zvláštní prohlášení o zájmu, jež tato úmluva stanoví (čl. 2 odst. 4 návrhu – článek 6a pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

Návrh posiluje transparentnost s ohledem na **povolené vlastnosti zavazadel**. Výslovně požaduje, aby letečtí dopravci povolené vlastnosti příručních a zapsaných zavazadel jasně udali při rezervaci a na letišti (čl. 2 odst. 4 návrhu – článek 6d pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

Návrh obsahuje opatření týkající se **hudebních nástrojů**. Ta letecké dopravce nutí povolit s výhradou určitých podmínek malé nástroje uvnitř kabiny pro cestující a upřesnit svá pravidla pro přepravu velkých nástrojů v nákladovém prostoru (čl. 2 odst. 4 návrhu – článek 6e pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

Vzhledem k přísným lhůtám Montrealské úmluvy, v nichž cestující mohou vůči leteckému dopravci uplatňovat **nároky ohledně nesprávně zaslaných zavazadel**, se navrhuje, aby letečtí dopravci vystavovali na letišti pro účely uplatnění těchto nároků formulář, jehož prostřednictvím si cestující mohou stěžovat na zpožděná, poškozená či ztracená zavazadla (např. běžné hlášení o problému se zavazadly – PIR), a aby tento formulář následně uznali jako nárok pro účely nařízení (ES) č. 2027/97 a Montrealské úmluvy (čl. 2 odst. 1 návrhu – čl. 3 odst. 2 pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

Podle návrhu mají být vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování určené podle nařízení (ES) č. 261/2004 rovněž odpovědné za **prosazování** těch ustanovení nařízení (ES) č. 2027/97, jež se týkají práv cestujících, pokud jde o zpožděná, ztracená nebo poškozená zavazadla (čl. 2 odst. 4 návrhu – článek 6b pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

3.3.4. Úprava limitů odpovědnosti v souladu se všeobecným zvýšením cen

Nařízení (ES) č. 2027/97 ve znění nařízení (ES) č. 889/2002 provádí Montrealskou úmluvu do práva EU a rozšiřuje oblast její působnosti na vnitrostátní lety (kromě letů mezinárodních). Úmluva stanoví limity odpovědnosti, pokud jde o přepravu cestujících, zavazadel a nákladu, které byly s účinkem od 30. prosince 2009 upraveny směrem nahoru o 13,1 %. Tento návrh aktualizuje limity uvedené v nařízení EU tak, aby tyto upravené částky uvedené v úmluvě byly vzaty v úvahu (čl. 2 odst. 2 a 3 a příloha 2 návrhu – čl. 5 odst. 2, čl. 6 odst. 1 a příloha pozměněného nařízení (ES) č. 2027/97).

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

2013/0072 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[12],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[13],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91[14], a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel[15] významně přispěla k ochraně práv cestujících v letecké dopravě, jejichž cestovní plány jsou narušeny tím, že je jim odepřen nástup na palubu, jejich let je významně zpožděn nebo zrušen nebo že jsou nesprávně zaslána jejich zavazadla.

(2) Několik nedostatků zjištěných při provádění práv podle těchto nařízení však zabránilo tomu, aby byl plně realizován potenciál těchto práv chránit cestující. S cílem zajistit efektivnější, účinnější a jednotnější uplatňování práv cestujících v letecké dopravě v Unii je třeba provést řadu úprav v současném právním rámci. Tato skutečnost byla zdůrazněna ve zprávě Komise o občanství EU za rok 2010 týkající se odstraňování překážek pro výkon práv občanů[16], v níž byla uvedena opatření k zajištění souboru společných práv, zejména pro cestující v letecké dopravě, a k zajištění toho, aby tato práva byla odpovídajícím způsobem prosazována.

(3) Aby byla zvýšena právní jistota leteckých dopravců a cestujících v letecké dopravě, je nutná přesnější definice pojmu „mimořádných okolností“, která by zohlednila

[12] Úř. věst. C, , s. .
[13] Úř. věst. C, , s. .
[14] Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1.
[15] Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1; změněno v Úř. věst. L 140, 30.5.2002, s. 2.
[16] KOM(2010) 603 v konečném znění.

rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Wallentin-Hermann (C-549/07). Tato definice by měla být lépe vysvětlena pomocí nevyčerpávajícího seznamu okolností, které jsou jasně označeny jako mimořádné či nikoliv.

(4) Ve věci Emirates (C-173/07) Evropský soudní dvůr rozhodl, že pojem „let“ ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 je třeba vykládat tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, tedy jako „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její trasu. Aby se předešlo nejistotě, měla by být podána jasná definice „letu“, jakož i definice souvisejících pojmů „navazující let“ a „cesta“.

(5) Ve věci Finnair (C-22/11) Evropský soudní dvůr rozhodl, že pojem „odepření nástupu na palubu“ musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody. Vzhledem k tomuto potvrzení není nutno stávající definici „odepření nástupu na palubu“ měnit.

(6) Nařízení (ES) č. 261/2004 se rovněž vztahuje na cestující, kteří si leteckou dopravu zarezervovali v rámci souborných služeb pro cesty. Mělo by však být jasně stanoveno, že cestující nesmějí kumulovat odpovídající práva, zejména práva podle tohoto nařízení i podle směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy[17]. Cestující by měli mít možnost si vybrat, na základě kterého právního předpisu uplatní svůj nárok, ale neměli by mít právo kumulovat náhradu škody za tentýž problém na základě obou právních aktů. Cestujících by se nemělo týkat, jakým způsobem si letečtí dopravci a provozovatelé souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy tyto nároky mezi sebou rozdělují.

(7) S cílem zvýšit úroveň ochrany by cestujícím neměl být odepřen nástup na palubu při zpáteční cestě s obousměrnou (zpáteční) letenkou proto, že ji nevyužili pro cestu tam.

(8) Cestující jsou v současné době někdy trestáni za chybný zápis svého jména tím, že jsou vůči nim uplatněny sankční administrativní poplatky. Měla by být stanovena možnost provádět bezplatně přiměřené opravy chyb v rezervaci za předpokladu, že v důsledku těchto oprav nedojde ke změně času, data, trasy nebo cestujícího.

(9) Mělo by být jasně stanoveno, že v případě zrušení je volba mezi proplacením výdajů, pokračováním v cestě formou přesměrování nebo uskutečnění cesty v pozdější době volbou cestujícího, a nikoli leteckého dopravce.

(10) Letiště a uživatelé letišť, jako jsou letečtí dopravci a společnosti poskytující služby pozemního odbavení, by měli spolupracovat tak, aby minimalizovali dopad mnohočetného narušení letu na cestující tím, že jim zajistí péči a přesměrování. Za tímto účelem by měli pro tyto případy vypracovat pohotovostní plány a spolupracovat na jejich vylepšování.

(11) Do nařízení (ES) č. 261/2004 by mělo být výslovně zahrnuto právo cestujících, jejichž let byl významně zpožděn, na náhradu škody v souladu s rozsudkem Evropského soudního dvora ve spojených věcech Sturgeon (C-402/07 a C-432/07). Zároveň by měly být zvýšeny mezní lhůty, jejichž překročení právo na náhradu škody za zpoždění zakládá, aby byl zohledněn finanční dopad na odvětví a zamezilo se větší četnosti zrušení, k nimž by v důsledku toho mohlo docházet. Aby byli občané cestující v rámci EU odškodňováni za stejných podmínek, měla by být tato mezní lhůta stejná u všech cest v rámci Unie, avšak u cest do třetích a ze třetích zemí by měla záviset na cestovní

[17] Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59.

vzdálenosti, aby byly zohledněny provozní obtíže, s nimiž se setkávají letečtí dopravci, když zpoždění řeší na vzdálených letištích.

(12) Aby byla zajištěna právní jistota, mělo by nařízení (ES) č. 261/2004 výslovně potvrdit, že změna letového řádu má na cestující podobný dopad jako významné zpoždění, a měla by tudíž zakládat podobná práva.

(13) O cestující, kteří nestihnou navazující let, by mělo být v době, kdy čekají na přesměrování, řádně postaráno. V souladu se zásadou rovného zacházení by tito cestující měli mít poté, co dosáhnou cílového místa určení své cesty, možnost vznést nárok na náhradu škody obdobně jako cestující, jejichž let byl zpožděn nebo kvůli zpoždění zrušen.

(14) S cílem posílit ochranu cestujících by mělo být jasně stanoveno, že cestující mají v případě zpoždění právo na péči bez ohledu na to, zda čekají v letištním terminálu, nebo jsou již usazeni na palubě letadla. Jelikož však cestující usazení na palubě letadla nemají přístup ke službám, které nabízí terminál, měla by být jejich práva posílena s ohledem na uspokojení základních potřeb a na právo vystoupit z letadla.

(15) Pokud cestující využije možnosti přesměrování při nejbližší příležitosti, letecký dopravce toto přesměrování často podmiňuje dostupností míst v rámci svých vlastních služeb, čímž cestujícímu odpírá možnost, aby byl rychleji přesměrován s využitím alternativních služeb. Mělo by být stanoveno, že dopravce by měl po uplynutí určité doby nabízet přesměrování s využitím služeb jiného dopravce nebo jiného druhu dopravy, pokud to může přesměrování uspíšit. Alternativní přesměrování by mělo záviset na dostupnosti míst.

(16) Letečtí dopravci jsou v současné době vystaveni neomezené odpovědnosti za ubytování svých cestujících v případě dlouhotrvajících mimořádných okolností. Tato nejistota spojená s nemožností předem určit okamžik jejich skončení může ohrozit finanční stabilitu dopravce. Letecký dopravce by tudíž měl mít možnost poskytování péče po uplynutí určité doby omezit. Riziko dlouhodobého zdržení cestujících by navíc mělo být sníženo vypracováním pohotovostních plánů a včasným přesměrováním.

(17) Ukázalo se, že provádění některých práv cestujících, zejména práva na ubytování, není v některých případech provozu malého rozsahu úměrné příjmům leteckého dopravce. Lety prováděné malými letadly na krátké vzdálenosti by proto měly být z povinnosti hradit ubytování vyňaty, ačkoliv by dopravce měl být přesto cestujícímu nápomocen s hledáním ubytování.

(18) Dojde-li k narušení letu, může být obtížnější zajistit ubytování pro osoby se zdravotním postižením, osoby s omezenou pohyblivostí a jiné osoby se zvláštními potřebami, např. děti bez doprovodu, těhotné ženy a osoby, které potřebují zvláštní lékařskou péči. Na tyto kategorie cestujících by se proto neměla vztahovat žádná omezení práva na ubytování ani v případě mimořádných okolností, ani v případě regionálního provozu.

(19) Důvody současné míry významných zpoždění a zrušených letů v EU nelze připisovat pouze leteckým dopravcům. Aby všechny subjekty v řetězci letecké dopravy byly motivovány k hledání účinných a včasných řešení, která minimalizují nepohodlí, jež významná zpoždění a zrušení letů působí cestujícím, měli by mít letečtí dopravci právo požadovat odškodnění od jakékoli třetí strany, která napomohla ke vzniku události, jež vedla k náhradě škody nebo nutnosti dostát jiným povinnostem.

(20) V případě narušení letu by cestující měli být nejen řádně informováni o svých právech, ale zároveň by měli být odpovídajícím způsobem informováni o samotné příčině narušení, jakmile jsou tyto informace k dispozici. Tyto informace by měly být poskytovány i v případě, že cestující získal letenku od zprostředkovatele usazeného v Unii.

(21) S cílem zajistit lepší prosazování práv cestujících by měla být přesněji vymezena úloha vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování, která by měla být jasně odlišena od vyřizování jednotlivých stížností cestujících.

(22) Cestující by měli být odpovídajícím způsobem informováni o příslušných postupech uplatňování nároků na leteckých dopravcích a podávání stížností těmto dopravcům a měli by v přiměřené době dostat odpověď. Cestující by rovněž měli mít možnost podat na leteckého dopravce stížnost s využitím mimosoudních opatření. Jelikož je však právo na účinné prostředky nápravy před soudem základním právem uznaným v článku 47 Listiny základních práv Evropské unie, neměla by tato opatření cestujícím bránit v přístupu k soudům ani je v tomto přístupu omezovat.

(23) Ve věci Moré v. KLM (C-139/11) Evropský soudní dvůr jasně stanovil, že lhůtu, ve které musí být podány žaloby na náhradu škody, stanoví vnitrostátní pravidla každého členského státu.

(24) Pravidelný tok informací mezi Komisí a subjekty příslušnými pro prosazování by Komisi umožnil lépe plnit svou úlohu při sledování a koordinaci vnitrostátních subjektů a tyto subjekty podporovat.

(25) Aby byly zajištěny jednotné podmínky provádění nařízení (ES) č. 261/2004, měly by být na Komisi přeneseny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí[18].

(26) K přijímání prováděcích rozhodnutí o obsahu zpráv o činnosti, které členské státy poskytují Komisi, by měl být použit poradní postup.

(27) S cílem zajistit náhradu poškozeného nebo ztraceného vybavení umožňujícího pohyb v plné výši by letečtí dopravci měli osobám s omezenou pohyblivostí bezplatně nabízet možnost učinit zvláštní prohlášení o zájmu, jež by jim v souladu s Montrealskou úmluvou umožnilo nárokovat náhradu škody nebo ztrátu v plné výši.

(28) Cestující občas nemají jasno v tom, jakou hmotnost a rozměry a kolik kusů mohou mít zavazadla, která jsou jim povolena k přepravě na palubě letadla. S cílem zajistit, aby cestující byli v úplnosti informováni o povolených vlastnostech příručních i zapsaných zavazadel, která jsou zahrnuta do ceny jejich letenky, měli by letečtí dopravci tyto vlastnosti jasně udat při rezervaci a na letišti.

(29) Hudební nástroje by měly být pokud možno přijímány jako kabinová zavazadla, a pokud to možné není, měly by být přepravovány podle platných podmínek v nákladovém prostoru letadla. Nařízení (ES) č. 2027/97 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(30) S cílem zajistit správné a jednotné uplatňování práv, která cestujícím přiznává nařízení (ES) č. 2027/97, by vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování určené podle

[18] Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

nařízení (ES) č. 261/2004 měly rovněž sledovat a prosazovat uplatňování práv podle nařízení (ES) č. 2027/97.

(31) Vzhledem ke krátkým lhůtám pro podávání stížností za ztracená, poškozená nebo zpožděná zavazadla by letečtí dopravci měli dát cestujícím možnost podat stížnost na příslušném formuláři, který jim poskytnou na letišti. Tento formulář by mohl mít rovněž podobu běžného hlášení o problému se zavazadly (PIR).

(32) Ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 2027/97[19] je obsoletní, neboť pojišťovací záležitosti nyní upravuje nařízení (ES) č. 785/2004. Toto ustanovení by proto mělo být zrušeno.

(33) Je nezbytné změnit finanční limity vyjádřené v nařízení (ES) č. 2027/97 tak, aby zohledňovaly hospodářský vývoj, a to v souladu s přezkumem, který roce 2009 provedla podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

(34) Aby byl zajištěn trvalý soulad mezi nařízením (ES) č. 2027/97 a Montrealskou úmluvou, měla by být Komisi svěřena pravomoc k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Tato pravomoc Komisi umožní finanční limity vyjádřené v nařízení (ES) č. 2027/97 změnit v případě, že je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) podle čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy upraví.

(35) Toto nařízení by mělo respektovat základní práva a dodržovat zásady uznané zejména Listinou základních svobod Evropské unie, především ochranu spotřebitele, právo na ochranu osobních údajů, zákaz jakékoli formy diskriminace, začlenění osob se zdravotním postižením a právo na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

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

1. Článek 2 se mění takto:

a) definice v bodu c) se nahrazuje tímto:

„ „leteckým dopravcem Společenství“ rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí udělenou členským státem v souladu s ustanoveními nařízení Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství[20];“

b) definice v bodu d) se nahrazuje tímto:

„ „organizátorem“ rozumí osoba ve smyslu čl. 2 odst. 2 směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy[21];“

c) definice v bodu i) se nahrazuje tímto:

---

19 Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1) ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002 (Úř. věst. L 140, 30.5.2002, s. 2).

20 Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

21 Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59.

„ „osobou s omezenou pohyblivostí“ rozumí osoba definovaná v čl. 2 bodu a) nařízení (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě[22];“

d) do definice „zrušení“ v bodě l) se doplňuje nová věta, která zní:

„Let, při němž letadlo vzlétlo, ale z nějakého důvodu bylo následně přinuceno přistát na jiném letišti, než je letiště místa určení, nebo se vrátit na letiště odletu, se považuje za zrušený.“;

e) doplňují se nové definice, které znějí:

„m) „mimořádnými okolnostmi“ rozumí okolnosti, jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a jsou mimo jeho skutečnou kontrolu. Pro účely tohoto nařízení mimořádné okolnosti zahrnují okolnosti stanovené v příloze;

n) „letem“ rozumí provoz letecké dopravy mezi dvěma letišti; mezipřistání pouze z technických nebo provozních důvodů se pro tento účel neberou v úvahu;

o) „navazujícím letem“ rozumí let, který má cestujícímu na základě jediné přepravní smlouvy umožnit přiletět do přestupního místa a odletět jiným letem, nebo jímž se v daném kontextu případně rozumí tento jiný let odlétající z přestupního místa;

p) „cestou“ rozumí let nebo nepřerušený sled navazujících letů, během nichž je cestující přepravován z letiště odletu do svého cílového místa určení v souladu s přepravní smlouvou;

q) „letištěm“ rozumí jakýkoliv pozemek zvlášť přizpůsobený pro přistávání, vzlet a manévrování letadel, včetně pomocných zařízení souvisejících s provozem a obsluhou letadel a zařízení potřebných k zajištění obchodních leteckých služeb;

r) „řídícím orgánem letiště“ rozumí orgán, který má ve spojení s dalšími činnostmi nebo bez vztahu k nim podle vnitrostátních právních a správních předpisů nebo smluv za úkol správu a řízení infrastruktury letiště nebo sítě letišť a koordinaci činností různých hospodářských subjektů přítomných na daných letištích nebo sítích letišť a dohled nad těmito činnostmi;

s) „cenou letenky“ rozumí cena v plné výši uhrazená za letenku a zahrnující letecký tarif a všechny příslušné taxy, platby, přirážky a poplatky hrazené za volitelné nebo nevolitelné služby, jež jsou do letenky zahrnuty;

t) „cenou letu“ rozumí hodnota získaná vynásobením ceny letenky poměrem mezi vzdáleností letu a celkovou vzdáleností cesty či cest, na kterou se letenka vztahuje;

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

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

w) „zdržením na odbavovací ploše“ rozumí při odletu doba, kdy letadlo zůstává na zemi mezi zahájením nástupu cestujících na palubu letadla a časem vzletu letadla, nebo při příletu doba mezi dosednutím letadla na zem a zahájením výstupu cestujících z letadla;

[22] Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.

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

y) „dítětem bez doprovodu“ rozumí dítě, které cestuje bez doprovodu rodiče nebo zákonného zástupce, pokud letecký dopravce převezme odpovědnost za péči o toto dítě v souladu se svými zveřejněnými předpisy.“

2. Článek 3 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a kromě případů zrušení podle článku 5 a změny letového řádu podle článku 6 se dostaví k nástupu na palubu,

- jak je předem a písemně (mimo jiné elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, organizátorem nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu,

nebo jestliže není uveden čas,

- nejpozději 45 minut před plánovaným časem odletu, anebo

b) jsou leteckým dopravcem nebo organizátorem bez ohledu na důvod převedeni z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.“;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 6, toto nařízení se vztahuje pouze na cestující přepravované motorovým letadlem s pevnými křídly. Pokud se však část cesty uskutečňuje v souladu s přepravní smlouvou jiným druhem dopravy nebo vrtulníkem, toto nařízení se vztahuje na celou cestu, přičemž ta část cesty, která se uskutečňuje jiným druhem dopravy, je pro účely tohoto nařízení považována za navazující let.“;

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Toto nařízení se rovněž použije na cestující přepravované podle smluv o souborných službách, ale nejsou jím dotčena práva cestujících podle směrnice Rady 90/314/EHS. Cestující mají právo uplatňovat nároky podle tohoto nařízení a podle směrnice Rady 90/314/EHS, avšak v souvislosti se stejnými skutečnostmi nesmějí práva podle obou právních aktů kumulovat, pokud tato práva ochraňují stejný zájem nebo mají stejný cíl. Toto nařízení se nepoužije v případech, kdy jsou souborné služby pro cesty, pobyty a zájezdy zrušeny nebo zpožděny z důvodů jiných než zrušení nebo zpoždění letu.“

3. Článek 4 se mění takto:

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Jestliže je nástup na palubu cestujícím odepřen proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s článkem 8. Pokud se cestující rozhodne pro přesměrování při nejbližší příležitosti podle čl. 8 odst. 1 písm. b) a následuje-li čas odletu alespoň dvě hodiny po původním času odletu, provozující dopravce poskytne cestujícím pomoc v souladu s článkem 9.“;

b) doplňují se dva nové odstavce, které znějí:

„4. Odstavce 1, 2 a 3 se použijí i na zpáteční letenky, pokud byl cestujícím odepřen nástup na palubu při zpáteční cestě z toho důvodu, že zpáteční letenku nevyužili pro cestu tam nebo že za tímto účelem neuhradili dodatečný poplatek.

5. Pokud cestující nebo zprostředkovatel jednající jeho jménem nahlásí chybu v zápisu jména jednoho nebo několika cestujících zahrnutých do téže přepravní smlouvy a pokud by tato chyba mohla vést k odepření nástupu na palubu, letecký dopravce tuto chybu opraví nejméně jednou do 48 hodin před odletem, aniž by cestujícímu nebo jeho zprostředkovateli účtoval dodatečný poplatek, kromě případů, kdy mu to neumožňují vnitrostátní nebo mezinárodní právní předpisy.“

4. Článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem možnost volby mezi proplacením výdajů, pokračováním v cestě formou přesměrování nebo uskutečněním cesty v pozdější době v souladu s článkem 8 a

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem péče uvedená v článku 9, jestliže očekávatelný čas odletu následuje alespoň dvě hodiny po plánovaném odletu zrušeného letu, a“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a že tomuto zrušení nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Na mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo předchozí let uskutečněný stejným letadlem.“;

c) doplňuje se nový odstavec 5, který zní:

„5. Na letištích, jejichž roční objem přepravy činil za poslední tři po sobě následující roky nejméně tři miliony cestujících, řídící orgán letiště zajistí, aby provoz letiště a uživatelů letiště, zejména leteckých dopravců a poskytovatelů služeb pozemního odbavení, byl koordinován na základě řádného pohotovostního plánu, který řeší možné situace mnohočetného zrušení a/nebo zpoždění letů, v jejichž důsledku by mohl být na letišti zdržen značný počet cestujících, mimo jiné v případě platební neschopnosti letecké společnosti nebo odebrání její provozní licence. Pohotovostní plán musí být vypracován tak, aby byly zdrženým cestujícím zajištěny odpovídající informace a pomoc. Řídící orgán letiště pohotovostní plán a veškeré jeho změny oznámí vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování určenému podle článku 16. Na letištích, která výše uvedeného mezního objemu přepravy nedosahují, řídící orgán letiště v těchto situacích vynaloží veškeré přiměřené úsilí ke koordinaci uživatelů letiště a poskytnutí pomoci a informací zdrženým cestujícím.“

5. Článek 6 se nahrazuje tímto:

„*Článek 6*

Významné zpoždění

1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně předpokládá, že let bude oproti původně plánovanému času odletu zpožděn, nebo pokud provozující letecký dopravce původně plánovaný čas odletu odloží, nabídne cestujícím:

i) v případě, že zpoždění trvá nejméně dvě hodiny, pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a čl. 9 odst. 2;

ii) v případě, že zpoždění trvá nejméně pět hodin a zahrnuje jednu nebo několik nocí, pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c) a

iii) v případě, že zpoždění trvá nejméně pět hodin, pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a).

2. Cestující mají právo požadovat od provozujícího leteckého dopravce náhradu škody v souladu s článkem 7, pokud do cílového místa určení přiletí:

a) pět nebo více hodin po plánovaném času příletu u všech cest uvnitř Společenství a u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost do 3 500 kilometrů;

b) devět nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost od 3 500 km do 6 000 kilometrů;

c) dvanáct nebo více hodin po plánovaném času příletu u cest do třetích a ze třetích zemí na vzdálenost od 6 000 kilometrů.

3. Odstavec 2 se použije i v případě, že provozující letecký dopravce změnil plánovaný čas odletu a příletu tak, že v porovnání s původně plánovaným časem příletu způsobil zpoždění, není-li cestující o změně letového řádu informován více než patnáct dní před původně plánovaným časem odletu.

4. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu škody v souladu s článkem 7, může-li prokázat, že zpoždění nebo změna letového řádu byly způsobeny mimořádnými okolnostmi a že tomuto zpoždění ani změně letového řádu nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Na mimořádné okolnosti se lze odvolávat jen v případě, že mají vliv na dotčený let nebo předchozí let uskutečněný stejným letadlem.

5. S výhradou bezpečnostních omezení poskytne provozující letecký dopravce v případě, že zdržení na odbavovací ploše trvá déle než hodinu, bezplatný přístup k toaletám a pitné vodě, zajistí dostatečné vytápění nebo chlazení kabiny pro cestující a dále to, aby byla v případě potřeby dostupná odpovídající lékařská péče. Pokud zdržení na odbavovací ploše dosáhne maximální možné doby pěti hodin, letadlo se vrátí k bráně nebo jinému vhodnému místu výstupu z letadla, v němž je cestujícím dovoleno vystoupit a využít stejné pomoci, jaká je uvedena v odstavci 1, s výjimkou případů, kdy důvody spojené s bezpečností nebo ochranou před protiprávními činy letadlu brání v tom, aby své místo na odbavovací ploše opustilo.“

6. Vkládá se nový článek, který zní:

„*Článek 6a*

Zmeškání navazujícího letu

1. Pokud cestující zmešká navazující let v důsledku zpoždění nebo změny letového řádu předchozího letu, letecký dopravce Společenství provozující navazující let ve stejném směru cestujícímu nabídne:

i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a čl. 9 odst. 2, jestliže se doba, po kterou cestující na navazující spoj čeká, prodlouží nejméně o dvě hodiny;

ii) přesměrování podle ustanovení čl. 8 odst. 1 písm. b) a

iii) v případě, že plánovaný čas odletu náhradního letu nebo čas odjezdu jiného druhu dopravy nabídnutého podle článku 8 je nejméně pět hodin po plánovaném času

odletu zmeškaného letadla a doba zpoždění zahrne jednu nebo více nocí, pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c).

2. Pokud cestující zmešká navazující let v důsledku zpoždění předchozího navazujícího letu, má právo požadovat od leteckého dopravce Společenství, který tento předchozí let provozoval, náhradu škody v souladu s čl. 6 odst. 2. Pro tyto účely se zpoždění vypočítá s ohledem na plánovaný čas příletu do cílového místa určení.

3. Odstavcem 2 nejsou dotčena žádná ujednání o odškodnění uzavřená mezi dotčenými leteckými dopravci.

4. Odstavce 1 a 2 se použijí i na letecké dopravce ze třetích zemí provozující navazující let na letiště nebo z letiště EU.“

7. Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 1 se výraz „letů“ nahrazuje výrazem „cest“;

b) odstavce 2, 3 a 4 se nahrazují tímto:

2. Pokud se cestující rozhodne pokračovat v cestě podle čl. 8 odst. 1 písm. b), právo na náhradu škody mu během jeho cesty do cílového místa určení vzniká pouze jednou, a to i v případě, že by v rámci přesměrovaného letu došlo k novému zrušení nebo zmeškání navazujícího spoje.

3. Náhrada škody uvedená v odstavci 1 se vyplácí v hotovosti, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky.

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 se měří metodou ortodromické dráhy letu.

5. Letecký dopravce může s cestujícím uzavřít dobrovolnou dohodu, která nahrazuje ustanovení o náhradě škody uvedená v odstavci 1, za předpokladu, že tato dohoda je stvrzena dokumentem, který cestující podepsal a který ho informuje o jeho právech na náhradu škody podle tohoto nařízení.“

8. Článek 8 se nahrazuje tímto:

„*Článek 8*

Právo na proplacení výdajů nebo přesměrování

1. Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícímu bezplatně nabídnuta možnost trojí volby mezi:

a) - proplacením ceny letu do sedmi dnů od podání žádosti cestujícího způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

- zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti;

b) pokračováním v cestovním plánu cestujícího jeho přesměrováním do cílového místa určení při nejbližší příležitosti za srovnatelných dopravních podmínek anebo

c) přesměrováním cestujícího do jeho cílového místa určení v pozdější době podle jeho přání za srovnatelných dopravních podmínek s výhradou dostupnosti míst.

2. Ustanovení odst. 1 písm. a) se rovněž použije na cestující, jejichž lety jsou součástí souboru služeb, s výjimkou práva na proplacení výdajů, pokud toto právo vzniká podle směrnice 90/314/EHS.

3. Jestliže provozující letecký dopravce nabídne cestujícímu let na letiště nebo z letiště, které je jiné než letiště uvedené v rezervaci, provozující letecký dopravce nese náklady na transfer cestujícího z tohoto jiného letiště na letiště uvedené v rezervaci nebo – s ohledem na letiště místa přistání – do jiného sousedního místa určení, na němž se s cestujícím dohodne.

4. Pokud s tím cestující souhlasí, může být k uskutečnění zpátečního letu či letů podle odst. 1 písm. a) nebo k přesměrování podle odst. 1 písm. b) nebo c) využito služeb jiného leteckého dopravce, jiné trasy nebo jiného způsobu dopravy.

5. Pokud si cestující zvolí možnost uvedenou v odst. 1 písm. b) a jestliže provozující letecký dopravce nemůže s využitím vlastních služeb dopravit cestující do jejich cílového místa určení do dvanácti hodin od plánovaného času příletu, mají s výhradou dostupnosti právo na přesměrování prostřednictvím jiného leteckého dopravce nebo jiného druhu dopravy. Aniž je dotčen čl. 22 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008[23], tento jiný letecký provozovatel nebo provozovatel jiného druhu dopravy neúčtuje smluvnímu přepravci cenu převyšující průměrnou cenu, kterou za rovnocenné služby účtoval během posledních tří měsíců svým cestujícím.

6. Pokud je podle odstavce 1 cestujícím nabídnuto úplné nebo částečné přesměrování prostřednictvím jiného druhu dopravy, toto nařízení se použije na přepravu uskutečněnou tímto jiným druhem dopravy tak, jako by byla uskutečněna letadlem s pevnými křídly.“

9. Článek 9 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem, místem pobytu cestujícího nebo jiným zařízením).“;

b) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„4. Jestliže provozující letecký dopravce může prokázat, že zrušení, zpoždění nebo změna letového řádu byly způsobeny mimořádnými okolnostmi a že tomuto zrušení, zpoždění ani změně letového řádu nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, může omezit celkovou cenu za ubytování poskytované podle odst. 1 písm. b) na 100 EUR za noc a cestujícího, a to nejvýše na tři noci. Jestliže se provozující letecký dopravce rozhodne toto omezení uplatnit, poskytne nicméně cestujícím informace o dostupných možnostech ubytování i po uplynutí těchto tří nocí a nadále plní své povinnosti poskytovat informace podle článku 14.

5. Povinnost nabídnout ubytování podle odst. 1 písm. b) se neuplatní, není-li dotčený let delší než 250 km a je-li naplánován letadlem s maximální kapacitou 80 sedadel nebo menší, s výjimkou případů, kdy se jedná o let navazující. Jestliže provozující letecký dopravce tuto výjimku uplatní, poskytne nicméně cestujícím informace o dostupných možnostech ubytování.

6. Pokud se cestující rozhodne na letišti odletu, na němž začal svou cestu, pro proplacení výdajů podle čl. 8 odst. 1 písm. a) nebo rozhodne-li se pro přesměrování v pozdější době podle čl. 8 odst. 1 písm. c), nemá v souvislosti s příslušným letem žádná další práva z hlediska péče podle čl. 9 odst. 1.“

10. V čl. 10 odst. 2 písm. a), b) a c) se výraz „ceny letenky“ nahrazuje výrazem „ceny letu“.

[23] Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

11. V článku 11 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„3. Provozující letecký dopravce neuplatní omezení stanovená v čl. 9 odst. 4 a 5, je-li cestujícím osoba s omezenou pohyblivostí nebo její doprovod, dítě bez doprovodu, těhotná žena nebo osoba, která potřebuje zvláštní lékařskou péči, jestliže letecký dopravce či jeho zástupce nebo organizátor byl o zvláštních požadavcích tohoto cestujícího na péči informován alespoň 48 hodin před plánovaným časem odletu letadla. Má se za to, že tyto informace se vztahují na celou cestu i na zpáteční cestu, pokud byly obě cesty smluveny se stejným leteckým dopravcem.“

12. Článek 13 se nahrazuje tímto:

„*Článek 13*

Právo na odškodné

Jestliže provozující letecký dopravce vyplatí náhradu škody nebo dostojí jiným povinnostem, které mu toto nařízení ukládá, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení nebo vnitrostátních právních předpisů vykládat jako omezení jeho práva požadovat náhradu škody za náklady, jež mu v souvislosti s tímto nařízením vznikly, od jakékoli třetí strany, která ke vzniku události, jež k náhradě škody nebo nutnosti dostát jiným povinnostem vedla, napomohla.“

13. Článek 14 se nahrazuje tímto:

„*Článek 14*

Povinnosti informovat cestující

1. Řídící orgán letiště a provozující letecký dopravce zajistí, aby u odbavovací přepážky (a samoobslužných odbavovacích kiosků) a u brány pro nástup na palubu bylo způsobem zřetelně viditelným pro cestující zobrazeno jasně čitelné upozornění v tomto znění: „Pokud Vám byl odepřen nástup na palubu nebo má-li Váš let nejméně dvouhodinové zpoždění, požádejte u odbavovací přepážky nebo u brány pro nástup na palubu o upozornění, v němž jsou uvedena Vaše práva, zejména Vaše právo na pomoc a případnou náhradu škody.“

2. Odepře-li provozující letecký dopravce nástup na palubu nebo zruší-li let, předá každému dotčenému cestujícímu písemné upozornění, v němž jsou uvedena pravidla pro náhradu škody a pomoc v souladu s tímto nařízením, včetně informací o možných omezeních podle čl. 9 odst. 4 a 5. Stejné upozornění poskytne i každému cestujícímu dotčenému zpožděním nebo změnou letového řádu v délce nejméně dvou hodin. Cestujícím se v písemné podobě poskytnou také kontaktní údaje příslušných subjektů odpovědných za vyřizování stížností určených podle článku 16a.

3. Při uplatnění tohoto článku na nevidomé a zrakově postižené osoby se použijí jiné vhodné prostředky.

4. Řídící orgán letiště zajistí, aby všeobecné informace o právech cestujících byly jasně a viditelně zobrazeny v prostorách letiště určených pro cestující. Rovněž zajistí, aby cestující přítomní na letišti byli informováni o zrušení svého letu a o svých právech v případě, kdy letecká společnost náhle ukončí činnost, např. upadne-li do platební neschopnosti nebo je-li jí odebrána provozní licence.

5. V případě zrušení letu nebo zpoždění při odletu informuje provozující letecký dopravce cestující o vzniklé situaci co nejdříve, v každém případě však do 30 minut po plánovaném času odletu, a o předpokládaném času odletu, jakmile tyto informace

získá, pokud tento letecký dopravce od cestujících obdržel kontaktní údaje v souladu s odstavci 6 a 7 v případě, že letenku zakoupili od zprostředkovatele.

6. Pokud si cestující nezakoupí letenku přímo od provozujícího leteckého dopravce, ale od zprostředkovatele usazeného v Unii, tento zprostředkovatel poskytne leteckému dopravci kontaktní údaje cestujících pod podmínkou, že k tomu cestující udělí výslovný a písemný souhlas. Tento souhlas může být udělen jen na základě svobodné vůle. Letecký dopravce může tyto kontaktní údaje použít výhradně za účelem splnění povinnosti poskytnout informace podle tohoto článku, a nikoli pro účely marketingové a do 72 hodin po splnění přepravní smlouvy tyto kontaktní údaje vymaže. Zpracování těchto údajů, přístup k nim a jejich uchovávání se provádí v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů[24].

7. Ustanovení odstavce 6 se nevztahuje na zprostředkovatele, může-li prokázat, že existuje alternativní systém, který zajistí informovanost cestujících i bez toho, že by jejich příslušné kontaktní údaje musely být předány.“

14. Článek 16 se nahrazuje tímto:

„*Článek 16*

Prosazování

1. Každý členský stát určí vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování tohoto nařízení, pokud jde o lety z letišť nacházejících se na jeho území a lety ze třetí země na tato letiště. Subjekt, který byl v souladu s tímto odstavcem určen, oznámí členské státy Komisi.

2. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování důkladně sleduje soulad s požadavky tohoto nařízení a přijímá opatření nezbytná k zajištění toho, aby byla dodržována práva cestujících. Za tímto účelem letečtí dopravci a řídící orgány letišť poskytují vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování na jeho žádost příslušné dokumenty. Aby vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování mohl plnit své úkoly, zohlední rovněž informace, jež mu předložil subjekt určený podle článku 16a. Může také rozhodnout o přijetí opatření v oblasti prosazování na základě stížností, které mu subjekt určený podle článku 16a předal.

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

4. Jestliže se subjekty určené podle článku 16 a 16a liší, stanoví se mechanismy pro podávání zpráv, které mezi různými orgány zajistí výměnu informací, s cílem pomoci vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování s plněním jeho úkolů v oblasti dohledu a prosazování a subjektu určenému podle článku 16a se shromažďováním informací nezbytných k prověřování jednotlivých stížností.

5. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zveřejní za každý rok nejpozději na konci dubna následujícího kalendářního roku statistické údaje o své činnosti, včetně uplatněných sankcí.

6. Letečtí dopravci sdělí vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování v členských státech, ve kterých provozují svou činnost, své kontaktní údaje pro potřeby záležitostí, na něž se vztahuje toto nařízení.“

[24] Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

15. Vkládají se nové články, které znějí:

„*Článek 16a*

Nároky a stížnosti cestujících

1. V okamžiku rezervace poskytnou letečtí dopravci cestujícím informace o postupech vyřizování jejich nároků a stížností v souvislosti s právy stanovenými v tomto nařízení, a příslušné kontaktní adresy, včetně adres elektronických, na které cestující mohou své nároky a stížnosti zasílat. Letecký dopravce cestující informuje rovněž o subjektu či subjektech příslušných pro vyřizování stížností cestujících.

2. Chce-li cestující podat leteckému dopravci v souvislosti se svými právy podle tohoto nařízení stížnost, předloží ji ve lhůtě tří měsíců ode dne, kdy byl nebo měl být uskutečněn příslušný let. Dopravce cestujícímu potvrdí přijetí stížnosti do sedmi dnů od jejího obdržení. Do dvou měsíců ode dne přijetí stížnosti dopravce cestujícímu zašle úplnou odpověď.

3. V souladu s příslušnými unijními a vnitrostátními právními předpisy každý členský stát určí vnitrostátní subjekt či subjekty odpovědné za mimosoudní řešení sporů mezi leteckými dopravci a cestujícími v souvislosti s právy, na něž se vztahuje toto nařízení.

4. Každý cestující může kterémukoli vnitrostátnímu subjektu určenému podle odstavce 3 podat stížnost na údajné porušení tohoto nařízení na jakémkoli letišti, které se nachází na území členského státu, nebo na jakýkoli let ze třetí země na letiště nacházející se na tomto území. Tyto stížnosti lze podat nejdříve dva měsíce ode dne, kdy byla stížnost podána dotčenému dopravci, jestliže dopravce stěžovateli dosud neposkytl konečnou odpověď.

5. Určený subjekt potvrdí stěžovateli přijetí stížnosti do sedmi dnů od jejího obdržení a zašle kopii příslušnému vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování. Lhůta pro zaslání konečné odpovědi stěžovateli nesmí být delší než tři měsíce od přijetí stížnosti. Kopie konečné odpovědi se zasílá i vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování.

Článek 16b

Spolupráce mezi členskými státy a Komisí

1. Komise podporuje dialog členských států týkající se výkladu a uplatňování tohoto nařízení v jednotlivých členských státech prostřednictvím výboru uvedeného v článku 16c.

2. Členské státy podávají každoročně Komisi zprávu o své činnosti nejpozději na konci dubna následujícího kalendářního roku. Komise může o otázkách, které mají být v těchto zprávách řešeny, rozhodnout prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají postupem podle článku 16c.

3. Členské státy zasílají pravidelně příslušné informace o výkladu a uplatňování tohoto nařízení Komisi, která je zpřístupní v elektronické podobě ostatním členským státům.

4. Komise na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu přezkoumá případy, kdy nastanou rozdíly v uplatňování a prosazování některého ustanovení tohoto nařízení, zejména pak rozdíly ve výkladu mimořádných okolností, a vyjasní ustanovení tohoto nařízení s cílem podpořit společný přístup. Za tímto účelem může Komise po konzultaci výboru uvedeného v článku 16c přijmout doporučení.

5. Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování prověří na žádost Komise konkrétní případy podezřelého jednání jednoho nebo několika leteckých dopravců a o svém zjištění podají Komisi zprávu do čtyř měsíců ode dne, kdy Komise žádost podala.

Článek 16c

Postup projednávání ve výboru

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

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.“

16. Článek 17 se nahrazuje tímto:

„*Článek 17*

Zpráva

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 1. ledna 2017 zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení, zejména s ohledem na dopad náhrady škody za významná zpoždění a omezení týkajících se ubytování za dlouhotrvajících mimořádných okolností. Komise rovněž podá zprávu o posílené ochraně cestujících v letecké dopravě využívajících lety ze třetích zemí, které provozují dopravci ze třetích zemí, v rámci mezinárodních dohod o letecké dopravě. Ke zprávě v případě potřeby přiloží legislativní návrhy.“

17. Příloha 1 tohoto nařízení se doplňuje jako příloha 1 nařízení (ES) č. 261/2004.

Článek 2

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

1. V článku 3 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Letecký dopravce Společenství dá na letišti k dispozici formulář, který cestujícímu umožní podat okamžitou stížnost na poškozená nebo zpožděná zavazadla. Tento formulář, který může mít podobu hlášení o problému se zavazadly (PIR), přijme letecký dopravce na letišti jako stížnost podle čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy. Touto možností není dotčeno právo cestujícího podat stížnost jinými prostředky ve lhůtách stanovených Montrealskou úmluvou.“

2. V článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Aniž je dotčen odstavec 1, nesmí být zálohová platba v případě smrti nižší než částka v eurech odpovídající 18 096 ZPČ na jednoho cestujícího. Komise je prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 6c zmocněna tuto částku upravit s ohledem na rozhodnutí přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví v souladu s čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy. Úpravou výše uvedené částky se rovněž mění odpovídající částka v příloze.“

3. V čl. 6 odst. 1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Komise je prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 6c zmocněna upravovat částky uvedené v příloze, s výjimkou částky uvedené v čl. 5

odst. 2, s ohledem na rozhodnutí přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví v souladu s čl. 24 odst. 2 Montrealské úmluvy.“

4. Vkládají se nové články, které znějí:

„*Článek 6a*

1. Při přepravě odbavených invalidních vozíků nebo jiného vybavení umožňujícího pohyb či pomocného vybavení letecký dopravce a jeho zástupci nabídnou vždy každé osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, definované v čl. 2 bodu a) nařízení (ES) č. 1107/2006[25], při rezervaci a nejpozději v okamžiku, kdy je toto vybavení předáno dopravci, možnost bezplatně učinit zvláštní prohlášení o zájmu podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy.

2. V případě zničení, ztráty nebo poškození pomůcek umožňujících pohyb je odpovědnost leteckého dopravce omezena na částku, již dotčená osoba uvedla v prohlášení při předání odbaveného vybavení umožňujícího pohyb leteckému dopravci Společenství.

3. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění přepravy odbavených invalidních vozíků nebo jiného vybavení umožňujícího pohyb či pomocného vybavení je letecký dopravce Společenství povinen zaplatit částku, která nepřevyšuje částku uvedenou cestujícím v prohlášení, pokud ovšem neprokáže, že nárokovaná částka je vyšší než skutečný zájem osoby na doručení do místa určení.

Článek 6b

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

- podmínky smluv o letecké dopravě,

- automatické nabízení zvláštního prohlášení o zájmu u odbaveného vybavení umožňujícího pohyb a vyplácení odpovídající výše náhrady škody způsobené na tomto vybavení,

- úhrady případných zálohových plateb podle čl. 5 odst. 1,

- používání článku 6.

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

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

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

Článek 6c

[25] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1).

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

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 6 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od data vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 6 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 6 odst. 1 vstupuje v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

Článek 6d

1. Přestože si letečtí dopravci mohou zcela svobodně stanovit obchodní podmínky, na jejichž základě povolují přepravu zavazadel, udají při rezervaci a u odbavovacích přepážek (včetně samoobslužných odbavovacích kiosků) maximální povolené vlastnosti zavazadel, která cestující smějí v rámci jednotlivých letů zahrnutých do jejich rezervace přepravovat v kabině a nákladovém prostoru letadla, včetně jakéhokoliv omezení počtu kusů, které se v rámci maximálních povolených vlastností zavazadel v daném případě uplatní. Jsou-li za přepravu zavazadel účtovány další poplatky, letečtí dopravci o nich jasně udají podrobné informace při rezervaci nebo na požádání na letišti.

2. Pokud mimořádné okolnosti, např. bezpečnostní důvody nebo změna typu letadla, po provedení rezervace zabrání tomu, aby předměty zahrnuté do povolených příručních zavazadel byly přepraveny v kabině, letecký dopravce je může přepravit v nákladovém prostoru letadla, avšak nesmí za to cestujícímu účtovat žádné další poplatky.

3. Těmito právy nejsou dotčena omezení týkající se příručních zavazadel stanovená předpisy EU a mezinárodními předpisy v oblasti ochrany před protiprávními činy, např. nařízení (ES) č. 300/2008 a (ES) č. 820/2008.

Článek 6e

1. Letecký dopravce Společenství povolí cestujícímu přepravit hudební nástroj v kabině letadla určené pro cestující s výhradou platných bezpečnostních pravidel a technických specifikací a omezení dotčeného letadla. Hudební nástroje jsou k přepravě v kabině letadla přijaty za předpokladu, že tyto nástroje lze v kabině bezpečně uložit do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující. Letecký dopravce může stanovit, že hudební nástroj je součástí povoleného příručního zavazadla cestujícího a že jako další zavazadlo vedle tohoto povoleného zavazadla jej přepravit nelze.

2. Je-li hudební nástroj příliš velký, než aby mohl být v kabině bezpečně uložen do vhodného prostoru pro zavazadla nebo pod vhodné sedadlo pro cestující, letecký dopravce může požadovat uhrazení druhého tarifu, pokud je tento hudební nástroj

přepravován jako příruční zavazadlo na druhém sedadle. Pokud je v takovém případě druhé místo zakoupeno, letecký dopravce by se měl v přiměřené míře vynasnažit, aby dotčeného cestujícího a jeho hudební nástroj umístil vedle sebe. Je-li to možné, měly by být hudební nástroje na požádání přepravovány ve vyhřívané části nákladového prostoru letadla s výhradou platných bezpečnostních předpisů, prostorových omezení a technických specifikací příslušného letadla. Letecký dopravce musí ve svých podmínkách jasně uvést, na základě jakých pravidel a za jaké aktuálně účtované poplatky hudební nástroje přepravuje.“

5. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„*Článek 7*

Komise do 1. ledna 2017 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení. Ke zprávě v případě potřeby přiloží legislativní návrhy.“

6. Příloha nařízení (ES) č. 2027/97 se nahrazuje přílohou 2 tohoto nařízení.

Článek 3

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

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*

Příloha 1

„Příloha: Nevyčerpávající seznam okolností pokládaných pro účely tohoto nařízení za mimořádné

1. Tyto okolnosti se považují za mimořádné:

i) přírodní katastrofy znemožňující bezpečný provoz letu;

ii) technické problémy, které nejsou vlastní běžnému provozu letadla, např. zjištění závady během příslušného letu, která brání v jeho normálním pokračování, nebo skrytá výrobní vada odhalená výrobcem či příslušným úřadem, která má dopad na bezpečnost letu;

iii) rizika spojená s ochranou před protiprávními činy, sabotáž nebo teroristický čin znemožňující bezpečný provoz letu;

iv) život ohrožující zdravotní rizika nebo akutní zdravotní problémy, které si vynucují přerušení nebo odchýlení příslušného letu;

v) omezení vyplývající z uspořádání letového provozu nebo uzavření vzdušného prostoru či letiště;

vi) povětrnostní podmínky neslučitelné s bezpečností letu a

vii) pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce nebo u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako jsou letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb.

2. Tyto okolnosti se nepovažují za mimořádné:

i) technické problémy spojené s normálním provozem letadla, např. problém, který byl zjištěn při běžné údržbě nebo během předletové prohlídky letadla nebo který vznikl v důsledku nesprávného provedení běžné údržby nebo předletové prohlídky, a

ii) nedostupnost letové posádky nebo palubních průvodčích (není-li způsobena pracovněprávními spory).“

Příloha 2

„PŘÍLOHA

ODPOVĚDNOST LETECKÉHO DOPRAVCE ZA CESTUJÍCÍ A JEJICH ZAVAZADLA

Toto upozornění shrnuje pravidla odpovědnosti používaná leteckými dopravci Společenství na základě požadavků právních předpisů EU a Montrealské úmluvy.

NÁHRADA ŠKODY V PŘÍPADĚ SMRTI NEBO ZRANĚNÍ

Neexistují žádné finanční limity odpovědnosti za smrt nebo zranění cestujícího, které jsou způsobeny při nehodě na palubě letadla nebo během některé operace spojené s nástupem do letadla nebo výstupem z letadla. Při škodě do výše 113,100 ZPČ (odpovídající částka v místní měně) nemůže dopravce svou odpovědnost vyloučit ani omezit. Nad rámec této částky letecký dopravce odpovědný není, prokáže-li, že se nejednalo o jeho nedbalost ani jiné zavinění nebo že škoda byla výhradně způsobena nedbalostí nebo jiným zaviněním třetí strany.

ZÁLOHOVÉ PLATBY

V případě smrti nebo zranění cestujícího musí letecký dopravce poskytnout zálohovou platbu na pokrytí bezprostředních ekonomických potřeb do patnácti dnů od určení osoby oprávněné k náhradě škody. V případě smrti nesmí být tato zálohová platba nižší než 18 096 ZPČ (odpovídající částka v místní měně).

ZPOŽDĚNÍ PŘI PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH

V případě zpoždění při přepravě cestujících odpovídá letecký dopravce za škodu, ledaže by přijal všechna přiměřená opatření k zamezení této škodě nebo pokud tato opatření přijmout nemohl. Pro odpovědnost za zpoždění při přepravě cestujících je stanoven limit 4 694 ZPČ (odpovídající částka v místní měně).

ZTRÁTA, POŠKOZENÍ NEBO ZPOŽDĚNÍ ZAVAZADEL

V případě ztráty, poškození nebo zpoždění zavazadel odpovídá letecký dopravce za škodu do výše 1 113 ZPČ (odpovídající částka v místní měně), přičemž limit náhrady škody je stanoven za cestujícího, a nikoli za jeden kus odbaveného zavazadla, pokud ovšem nebyl mezi dopravcem a cestujícím sjednán prostřednictvím zvláštního prohlášení o zájmu limit vyšší. Za poškození či ztrátu zavazadla letecký dopravce neodpovídá, jestliže toto poškození nebo ztráta byly způsobeny některou vlastností nebo vadou zavazadla. Za zpoždění zavazadel letecký dopravce neodpovídá, pokud přijal všechna přiměřená opatření k zamezení škodě, která ze zpoždění zavazadel plyne, nebo pokud tato opatření přijmout nemohl. V případě příručních zavazadel, včetně osobních věcí, je letecký dopravce odpovědný pouze tehdy, vznikne-li škoda v důsledku jeho pochybení.

VYŠŠÍ LIMITY ODPOVĚDNOSTI ZA ZAVAZADLA

Cestující může využít výhody vyššího limitu odpovědnosti za zavazadla, pokud nejpozději při odbavení učiní zvláštní prohlášení a zaplatí příplatek, je-li o nějaký požádán. Tento příplatek je stanoven na základě sazby, která je spojena s vícenáklady na dopravu a pojištění dotčených zavazadel, a to nad rámec limitu odpovědnosti 1 131 ZPČ. Sazba je cestujícím na požádání sdělena. Cestujícím se zdravotním postižením a cestujícím s omezenou schopností pohybu a

orientace je automaticky bezplatně nabídnuta možnost učinit zvláštní prohlášení o zájmu za účelem přepravy jejich vybavení umožňujícího pohyb.

LHŮTA PRO PODÁNÍ STÍŽNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ZAVAZADEL

Je-li zavazadlo poškozeno, zpožděno, ztraceno nebo zničeno, musí cestující v každém případě leteckému dopravci co nejdříve podat písemnou stížnost. V případě poškozeného zavazadla činí lhůta pro podání stížnosti 7 dní a v případě zpožděného zavazadla 21 dní s tím, že v obou případech se tato lhůta počítá ode dne, kdy bylo zavazadlo předáno cestujícímu. Aby bylo možné tyto lhůty dodržet, musí letecký dopravce cestujícím nabídnout možnost vyplnit formulář stížnosti již na letišti. Tento formulář, který může mít podobu hlášení o problému se zavazadly (PIR), musí letecký dopravce přijmout na letišti jako stížnost.

ODPOVĚDNOST DOPRAVCŮ UZAVÍRAJÍCÍCH SMLOUVU A SKUTEČNÝCH DOPRAVCŮ

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

LHŮTA PRO PODÁNÍ ŽALOBY

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

PRÁVNÍ ZÁKLAD TOHOTO UPOZORNĚNÍ

Právním základem pro výše popsaná pravidla je Montrealská úmluva ze dne 28. května 1999, která je ve Společenství provedena nařízením (ES) č. 2027/97 (ve znění nařízení (ES) č. 889/2002 a nařízení (EU) č. xxx) a vnitrostátními právními předpisy členských států.“