



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.3.2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Obecne ramy prawne

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004¹, zależnie od okoliczności zakłócenia podróży, nakłada na przewoźników lotniczych obowiązki:

- udzielenia pasażerom pomocy, takiej jak posiłki, napoje, rozmowy telefoniczne i zakwaterowanie w hotelu;
- zaoferowania zmiany planu podróży lub zwrotu należności;
- wypłaty ryczałtowego odszkodowania w kwocie do 600 EUR na pasażera, zależnie od długości lotu; oraz
- aktywnego informowania pasażerów o przysługujących im prawach.

Przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłaty odszkodowania finansowego, jeśli potrafi wykazać, że odwołanie lub opóźnienie lotu było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami. Obowiązek zapewnienia opieki i pomocy ma jednak zastosowanie nawet w takich sytuacjach.

Rozporządzenie wymaga także od państw członkowskich ustanowienia krajowych organów wykonawczych (KOW) w celu zapewnienia właściwego stosowania rozporządzenia.

Praw przysługujących pasażerom na mocy rozporządzenia nie należy mylić z prawami przysługującymi im na mocy **konwencji montrealskiej**: konwencja ta przewiduje odszkodowania dla podróżnych przyznawane w trybie indywidualnym, zależnie od sytuacji danego pasażera, natomiast rozporządzenie (WE) nr 261/2004 określa ustandaryzowane uprawnienia (do pomocy i opieki) przysługujące wszystkim pasażerom, bez względu na ich indywidualną sytuację.

Zgodnie z **konwencją montrealską** (transponowaną do prawa UE poprzez **rozporządzenie (WE) nr 2027/97**²), pasażerowi może przysługiwać odszkodowanie w przypadku **nieprawidłowej obsługi bagażu** (nie może ono jednak przekraczać 1200 EUR), o ile przewoźnik lotniczy nie jest w stanie wykazać, że zastosował wszystkie zasadne środki w celu uniknięcia szkód lub że zastosowanie takich środków było niemożliwe. W przeciwieństwie do rozporządzenia (WE) nr 261/2004, ani rozporządzenie (WE) nr 2027/97, ani konwencja montrealaska, nie wymagają ustanowienia organów wykonawczych zapewniających ich właściwe stosowanie.

1.2. Rozwój sytuacji w ostatnim okresie

Przewoźnicy lotniczy często nie informują pasażerów o możliwości skorzystania z praw przysługujących im w przypadkach odmowy przyjęcia na pokład, dużego opóźnienia lotu, jego odwołania lub nieprawidłowej obsługi bagażu, w szczególności praw wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004 („rozporządzenie”) i (WE) nr 2027/97.

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

² Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w zakresie przewozu lotniczego pasażerów i ich bagażu (Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140 z 30.5.2002, s. 2).

W „**Sprawozdaniu na temat obywatelstwa UE**” z października 2010 r., dotyczącym usuwania przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE³, Komisja ogłosiła środki mające na celu zapewnienie utworzenia zbioru wspólnych praw przysługujących pasażerom podróżującym dowolnym rodzajem transportu w całej UE oraz należyte egzekwowane tych praw.

Jedną z inicjatyw wspomnianych w opracowanej przez Komisję **białej księdze w sprawie transportu**, przyjętej dnia 28 marca 2011 r., było „opracowanie jednolitej interpretacji prawodawstwa UE w zakresie praw pasażerów oraz jego zharmonizowane i skuteczne egzekwowanie w celu zapewnienia równych szans dla branży oraz europejskiej normy w zakresie ochrony obywateli”⁴.

W **komunikacie Komisji z dnia 11 kwietnia 2011 r.**⁵ omówiono różniące się interpretacje przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004, wynikające z istnienia szarych stref i luk w istniejącym tekście, a także kwestię niejednolitego egzekwowania przepisów w państwach członkowskich. Ponadto pasażerowie mają trudności z dochodzeniem swoich indywidualnych praw.

Dnia 29 marca 2012 r. **Parlament Europejski (PE)** przyjął rezolucję⁶ w odpowiedzi na powyższy komunikat Komisji. Parlament Europejski jest zdania, że podstawą odzyskania zaufania pasażerów powinno być właściwe stosowanie obowiązujących przepisów przez państwa członkowskie i przewoźników lotniczych, wdrożenie wystarczających i prostych sposobów dochodzenia roszczeń oraz udzielanie pasażerom dokładnych informacji o przysługujących im prawach. PE ubolewa, że krajowe organy wykonawcze nie zawsze zapewniają skuteczną ochronę praw pasażerów. W odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 261/2004 PE wzywa Komisję do wyjaśnienia praw pasażerów, a zwłaszcza pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”.

Prawodawstwo UE musi być w pełni zgodne z **Kartą praw podstawowych**⁷. Dokładniej rzecz biorąc, z art. 38 Karty wynika, że we wszystkich politykach Unii należy zapewnić wysoki poziom ochrony konsumentów. Inne istotne postanowienia dotyczą prawa do ochrony danych osobowych (art. 8), zakazu wszelkich form dyskryminacji, a także integracji osób niepełnosprawnych (art. 21 i 26) oraz prawa do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu (art. 47).

Na interpretację rozporządzenia decydujący wpływ ma **orzecznictwo**. W sprawie C-344/04 (IATA) Trybunał Sprawiedliwości potwierdził jego pełną zgodność z konwencją montrealską oraz komplementarność tych dwóch instrumentów prawnych. W sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann Trybunał wyjaśnił, kiedy problemu technicznego w statku powietrznym nie należy traktować jako „nadzwyczajnych okoliczności”. W sprawie Sturgeon (sprawy połączone C-402/07 i C-432/07) Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że duże opóźnienie wynoszące co

³ COM(2010) 0603 z 16.10.2010.

⁴ Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu COM(2011) 144 wersja ostateczna, zob. s. 23: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:pl:PDF>

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady o stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:pl:PDF>). COM (2011) 174 wersja ostateczna.

⁶ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie funkcjonowania i stosowania nabytych praw osób podróżujących drogą lotniczą, 2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0//PL>

⁷ Dz.U. C 364 z 18.12.2000, s. 1

najmniej trzy godziny względem pierwotnie przewidzianej godziny przylotu uprawnia pasażerów do odszkodowania.

Niniejszy wniosek ma na celu promowanie interesu pasażerów linii lotniczych poprzez zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów przez przewoźników lotniczych podczas zakłóceń podróży, przy uwzględnieniu konsekwencji finansowych dla sektora transportu lotniczego, a także zapewnienie, aby przewoźnicy lotniczy działali w zharmonizowanych warunkach na zliberalizowanym rynku.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1. Proces konsultacji

Konsultacje społeczne przeprowadzono w dniach 19 grudnia 2011 r. – 11 marca 2012 r.; otrzymano 410 opinii. Wyniki konsultacji dostępne są na stronach internetowych Komisji⁸. Ponadto konsultant przeprowadził indywidualne i bardziej szczegółowe wywiady z 98 zainteresowanymi stronami ze wszystkich grup.

Ostatecznie, dnia 30 maja 2012 r. Komisja i Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wspólnie zorganizowały konferencję dając zainteresowanym stronom możliwość odniesienia się do wyników konsultacji społecznych. Prezentacje i protokół z konferencji można znaleźć na stronach internetowych Komisji⁹.

Przedstawiciele konsumentów i pasażerów skupiali się głównie na problemach z przestrzeganiem przepisów i ich nieodpowiednim egzekwowaniu, zwłaszcza w zakresie odszkodowania finansowego w przypadku opóźnienia. **Przewoźnicy lotniczy i ich stowarzyszenia** przede wszystkim uznali koszt finansowy rozporządzenia za nadmierny, zwłaszcza że przewoźnicy lotniczy ponoszą nieograniczoną odpowiedzialność za incydenty zaistniałe nie z ich winy (np. kryzys spowodowany chmurą pyłu wulkanicznego w kwietniu 2010 r.). Przewoźnicy lotniczy ostro skrytykowali wyrok w sprawie Sturgeon jako skutkujący nadmiernymi kosztami. Poglądy **stowarzyszeń biur podróży i organizatorów turystyki** były podobne do wyrażonych przez przewoźników lotniczych, aczkolwiek z pewnymi godnymi uwagi wyjątkami w odniesieniu do prawa do zmiany planu podróży lub prawa do wykorzystania poszczególnych segmentów biletu lotniczego (zasada „no show”). **Porty lotnicze** wyraziły zdecydowany sprzeciw wobec nałożenia na nie jakichkolwiek obowiązków na mocy zmienionego rozporządzenia.

Władze szczebla krajowego i niższego, które wzięły udział w konsultacjach, w większości kwestii przedstawiły poglądy podobne do zaprezentowanych przez stowarzyszenia konsumentów/pasażerów, wykazały jednak większą wrażliwość na ograniczenia ekonomiczne, budżetowe i prawne.

2.2. Ocena skutków

Z myślą o poprawie stosowania i egzekwowania praw pasażerów linii lotniczych Komisja poddała ocenie cztery warianty strategiczne. Warianty te różnią się rodzajem wybranego kompromisu między skuteczniejszym egzekwowaniem a dostosowaniem zachęt ekonomicznych dla przewoźników lotniczych: większy koszt zachęci przewoźników do minimalizacji kosztów przestrzegania przepisów i do prób uniemożliwienia pasażerom skorzystania z przysługujących im praw. Surowsza polityka nakładania sankcji stanowi zachętę do przestrzegania przepisów. Dlatego też w przypadku wariantów wiążących się z

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

nałożeniem wyższych kosztów poprzez zobowiązania określone w rozporządzeniu, polityka egzekwowania musi być zaostrzona oraz lepiej skoordynowana, i odwrotnie.

Pod rozwagę wzięto tak dobrane warianty, ponieważ skupienie się wyłącznie na egzekwowaniu bez eliminacji ekonomicznych czynników zniechęcających do przestrzegania przepisów wymagałoby przeznaczenia dla organów wykonawczych znacznych zasobów publicznych.

Wariant 1: nacisk na zachęty ekonomiczne (umiarkowana zmiana w egzekwowaniu przepisów): wariant 1 przewiduje lepszą koordynację egzekwowania przepisów, głównie poprzez usprawnienie przepływu informacji między KOW a Komisją. W wariacie tym nacisk kładzie się na ograniczenie kosztów poprzez zastąpienie niektórych obowiązków odnoszących się do opieki (tj. wyżywienie, zakwaterowanie) zobowiązaniem przewoźników lotniczych do proponowania pasażerom dobrowolnego ubezpieczenia.

Wariant 2: zrównoważenie skuteczniejszej polityki egzekwowania i zachęt ekonomicznych: politykę egzekwowania przepisów wzmocnia się poprzez ściślejszą koordynację KOW. KOW miałyby obowiązek przekazywania Komisji dokładniejszych informacji o swojej działalności, a Komisja mogłaby żądać wszczynania dochodzeń, zwłaszcza w sprawach dotyczących kilku państw członkowskich. Dodatkowe koszty wynikające z rozszerzonych obowiązków w zakresie opieki i pomocy są wyrównywane przez zmiany w globalnej kwocie odszkodowania finansowego. Można to osiągnąć poprzez ograniczenie częstotliwości wypłat odszkodowań z wykorzystaniem dwóch podwariantów:

- **podwariant 2a:** podniesienie progu czasowego, po przekroczeniu którego opóźnienie daje pasażerowi prawo do odszkodowania, z obecnych trzech do co najmniej pięciu godzin;
- **podwariant 2b:** objęcie zakresem „nadzwyczajnych okoliczności” także większości problemów technicznych.

W odniesieniu zarówno do podwariantu 2a, jak i 2b, w ramach oceny skutków przeanalizowano, czy przydatna byłaby dodatkowa korekta ryczałtowych kwot odszkodowania.

Wariant 2 przewiduje limit trzech lub czterech dni w odniesieniu do obowiązku zakwaterowania w przypadku wystąpienia długotrwałych wydarzeń nadzwyczajnych. W celu zminimalizowania wpływu na pasażerów wprowadza się plany awaryjne i szybsze zmiany planu podróży.

Wariant 3: nacisk na egzekwowanie: ten wariant skupia się w całości na efektywniejszym egzekwowaniu przepisów i precyzuje obecne prawa pasażerów w celu zapewnienia większej skuteczności ich stosowania.

Wariant 4: scentralizowane egzekwowanie: wariant 4 w całości skupia się na polityce w pełni scentralizowanego egzekwowania przepisów, która musi równoważyć zniechęcający wpływ kosztu przestrzegania przepisów, w związku z czym wariant ten przewiduje utworzenie centralnego organu wykonawczego na szczeblu UE.

Zgodnie z wariantami 3 i 4, fundusz sektorowy – finansowany składką od każdego biletu lotniczego – zapewniłby dalszą opiekę w przypadkach długotrwałych wydarzeń nadzwyczajnych poprzez zwrot co najmniej części kosztów poniesionych przez przewoźników lotniczych.

Wszystkie warianty strategiczne mają pewne wspólne elementy, takie jak:

- wyjaśnienie wielu kwestii (np. nadzwyczajnych okoliczności, o których mowa powyżej, obowiązków w zakresie zmiany planu podróży, opieki podczas przestojów na płycie, praw przysługujących w przypadku utraty lotu łączonego itd.);
- funkcjonalne rozdzielenie ogólnego egzekwowania przepisów i rozpatrywania indywidualnych skarg, przy czym tymi drugimi mogą zająć się alternatywne organy rozstrzygania sporów. Zarówno przewoźnicy lotniczy, jak i organy zajmujące się indywidualnymi skargami, musieliby stosować jasne procedury rozpatrywania skarg (łącznie z maksymalnym czasem reakcji);
- zaangażowanie innych podmiotów rynkowych: większa możliwość dochodzenia przez przewoźników lotniczych roszczeń w stosunku do stron trzecich odpowiedzialnych za zakłócenia; sporządzenie planów awaryjnych przez użytkowników portów lotniczych.

W ocenie skutków stwierdzono, że wariant 2 jest korzystniejszy od pozostałych, gdyż w sposób najskuteczniejszy i najbardziej efektywny wzmocni prawa pasażerów, zarazem uwzględniając wpływ finansowy na sektor transportu lotniczego. Podwariant 2a jest nieco korzystniejszy od podwariantu 2b, ponieważ zachowanie zbyt niskiego progu opóźnienia (jak w przypadku 2b) mogłoby prowadzić do wzrostu liczby odwołanych lotów oraz ponieważ 2a zapewnia większą spójność między prawem do odszkodowania a prawem do zwrotu należności (oba powstają po co najmniej pięciu godzinach). Ocena wpływu nie określa preferencji w zakresie dalszych opcji podwariantu 2a (tj. dostosowanych poziomów odszkodowania lub licznych progów czasowych w odniesieniu do odszkodowania za opóźnienie).

W porównaniu z rozporządzeniem w obecnym kształcie ponoszone przez przewoźników lotniczych koszty przestrzegania przepisów wynikające z wariantu 2 będą podobne, ale zostanie ograniczony potencjał wzrostu takich kosztów w przypadku zwiększenia się liczby pasażerów domagających się odszkodowania lub w przypadku wystąpienia długotrwałych wydarzeń nadzwyczajnych.

Komisja postanowiła przedstawić wniosek zgodny z konkluzją oceny skutków, tj. odpowiadający wariantowi 2a włączając jednolity pięciogodzinny próg kompensacji opóźnienia w odniesieniu do wszystkich podróży wewnątrzunijnych. W odniesieniu do jego podwariantów we wniosku nie zmienia się poziomów odszkodowania, lecz wprowadza się wyższy próg czasowy upoważniający do odszkodowania za opóźnienie w przypadku podróży poza UE na trasie dłuższej niż 3500 km, ze względu na szczególne problemy napotymane w zakresie eliminowania przyczyn opóźnień w rejsach dalekodystansowych z dala od bazy przewoźnika (dziewięć godzin w odniesieniu do podróży poza UE na odległość 3500–6000 km i 12 godzin w przypadku podróży poza UE na odległość powyżej 6000 km).

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Podstawa prawna

Podstawę wniosku stanowi art. 100 ust. 2 TFUE.

3.2. Pomocniczość i proporcjonalność

Po pierwsze, państwa członkowskie mają ograniczone możliwości samodzielnego działania w ochronie konsumentów, gdyż rozporządzenie w sprawie przewozów lotniczych (WE) nr

1008/2008¹⁰ nie umożliwia państwom członkowskim wprowadzenia dodatkowych wymagań dla przewoźników lotniczych wykonujących przewozy lotnicze wewnątrz UE.

Po drugie, większość problemów z prawami pasażerów linii lotniczych ma związek z rozbieżnościami w stosowaniu/egzekwowaniu przepisów rozporządzeń (WE) nr 261/2004 i (WE) nr 2027/97 w państwach członkowskich, co wpływa niekorzystnie na prawa pasażerów i na równe warunki działania poszczególnych przewoźników lotniczych. Rozwiązanie tych problemów możliwe jest tylko w drodze skoordynowanej interwencji UE.

Ponadto wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Wszelkie dodatkowe koszty dla podmiotów gospodarczych i władz krajowych ograniczają się do kosztów niezbędnych w celu usprawnienia zastosowania i egzekwowania praw pasażerów. Wzrosty kosztów związane z zapewnieniem opieki i pomocy lub z odszkodowaniem w przypadku dużych opóźnień są równoważone przez zmiany w progach czasowych, których przekroczenie zapewnia pasażerom prawo do odszkodowania.

3.3. Szczegółowe wyjaśnienie wniosku

3.3.1. Zapewnienie skutecznego i spójnego egzekwowania praw pasażerów

Wniosek ma na celu poprawę egzekwowania poprzez wyjaśnienie kluczowych zasad i dorozumianych praw pasażerów, które w przeszłości były przedmiotem wielu sporów między przewoźnikami lotniczymi a pasażerami, a także wzmocnienie i usprawnienie polityki egzekwowania przepisów realizowanej na szczeblu krajowym.

3.3.1.1. Wyjaśnienie kluczowych zasad

- **Definicja „nadzwyczajnych okoliczności”:** we wniosku ten termin definiuje się jasno, zgodnie z wyrokiem Trybunału w sprawie C-549/07 (Wallentin-Hermann), tj. jako okoliczności, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego faktyczną kontrolą. Ponadto, w celu zapewnienia dodatkowej pewności prawnej, we wniosku wprowadza się niewyczerpujący wykaz okoliczności, których nie należy uważać za nadzwyczajne (art. 1 ust. 1e wniosku – art. 2 lit. m) zmienionego rozporządzenia 261/2004 – i załącznik 1).
- **Prawo do odszkodowania w przypadku dużych opóźnień:** we wniosku w sposób wyraźny wprowadza się prawo do odszkodowania w przypadku dużych opóźnień – zapowiedziane przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-407/07 i C-432/07 (Sturgeon) – do tekstu rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Jednakże w celu uniknięcia zwiększenia liczby odwołań (które zasadniczo stanowią dla pasażerów większą niedogodność), proponuje się podniesienie progu czasowego, którego przekroczenie skutkuje prawem do odszkodowania, z trzech do pięciu godzin w przypadku wszystkich podróży w obrębie UE. O ile w odniesieniu do UE zaproponowano jednolity próg opóźnienia, w przypadku podróży do i z państw trzecich, tak by uwzględnić praktyczne problemy napotymane przez przewoźników w związku z opóźnieniami w odległych portach lotniczych (zob. niżej, pkt 3.3.2) (art. 1 ust. 5 wniosku – art. 6 ust. 2 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).
- **Prawo do zmiany planu podróży:** we wniosku wyjaśnia się, że jeśli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie w ciągu 12 godzin zmienić planu podróży pasażera z wykorzystaniem świadczonych przez siebie usług, musi wziąć pod uwagę usługi

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, Dz.U. L 293 z 31.10.2008.

innych przewoźników lub inne rodzaje transportu, z zastrzeżeniem dostępności wolnych miejsc (art. 1 ust. 8 wniosku – art. 8 ust. 5 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).

- **Prawo do opieki:** podczas gdy obecnie próg czasowy, po przekroczeniu którego należy zapewnić opiekę, jest uzależniony od długości lotu (dwie, trzy lub cztery godziny), we wniosku wprowadza się uproszczenie, przewidujące pojedynczy próg dwóch godzin dla lotów na wszystkie odległości (art. 1 ust. 5 wniosku – art. 6 ust. 1 pkt (i) zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).
- **Utrata lotu łączonego:** we wniosku potwierdza się, że pasażerowie, którzy spóźnią się na lot łączony ze względu na opóźnienie poprzedniego lotu, mają prawo do opieki (ma ją zapewnić przewoźnik lotniczy obsługujący lot, na który się spóźniono, gdyż najlepiej może zapewnić taką opiekę), a także, w określonych okolicznościach, prawo do odszkodowania (ma go udzielić przewoźnik lotniczy obsługujący opóźniony lot, gdyż to on był źródłem całego opóźnienia). Takie prawo będzie mieć jednak zastosowanie tylko wówczas, gdy loty łączone są objęte jedną umową przewozu, ponieważ w takim przypadku odnośni przewoźnicy lotniczy zobowiązali się do zapewnienia zamierzonego połączenia między lotami i są go świadomi. Przewoźnicy lotniczy zachowują prawo do uzgodnienia podziału kosztów między sobą (art. 1 ust. 6 wniosku – art. 6a zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).
- **Zmiana rozkładu lotów:** we wniosku potwierdza się, że pasażerom poinformowanym o przesunięciu lotu z wyprzedzeniem mniejszym niż dwa tygodnie w stosunku do pierwotnie planowanego terminu przysługują podobne prawa, jak pasażerom lotów opóźnionych (art. 1 ust. 5 wniosku – art. 6 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).
- **Przestoje na płycie:** we wniosku jasno określa się prawa przysługujące pasażerom w przypadku opóźnienia samolotu na płycie lotniska, w szczególności prawo do opuszczenia samolotu po pięciu godzinach (w zgodzie z prawem do zwrotu należności) (art. 1 ust. 5 wniosku – art. 6 ust. 5 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).
- **Częściowy zakaz stosowania zasady „no show”:** we wniosku potwierdza się, że pasażerom nie można odmówić wejścia na pokład podczas podróży powrotnej na podstawie tego samego biletu ze względu na fakt, że nie odbyli na jego podstawie podróży do miejsca przeznaczenia. Taki zakaz pozostaje jednak bez wpływu na prawo przewoźników lotniczych do wprowadzania szczegółowych zasad w odniesieniu do kolejnego odbywania lotów w ramach tej samej podróży. Komisja postanowiła nie wprowadzać całkowitego zakazu stosowania zasady „no show”, gdyż utrudniłoby to przewoźnikom lotniczym oferowanie lotów pośrednich po niższych cenach niż loty bezpośrednie, a zatem byłoby szkodliwe dla konkurencji (art. 1 ust. 3 lit. b) wniosku – art. 4 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).
- **Prawo do informacji:** pasażerowie powinni mieć prawo do otrzymania informacji o zakłóceniach lotów natychmiast, gdy takie informacje staną się dostępne (art. 1 ust. 13 wniosku – art. 14 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).

3.3.1.2. Zapewnienie skutecznej i spójnej polityki nakładania sankcji

We wniosku wyjaśnia się rolę krajowych organów wykonawczych (KOW) jasno przypisując im zadanie ogólnego egzekwowania przepisów, podczas gdy pozasądowe rozpatrywanie indywidualnych skarg będzie zadaniem organów odpowiedzialnych za rozpatrywanie skarg,

które na mocy nowej dyrektywy o pozasądowym rozstrzygnięciu sporów mogą stać się alternatywnymi organami rozstrzygania sporów¹¹. Oba rodzaje organów będą ściśle współpracować (art. 1 ust. 15 wniosku – art. 16 i 16a zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).

KOW przyjmą bardziej **aktywną politykę monitorowania** niż obecnie, a ich rola zostanie poszerzona o monitorowanie **przestrzegania przepisów dotyczących bagażu** zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 (i w konwencji montrealskiej) (art. 2 ust. 4 wniosku – art. 6b zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

Wymiana informacji i koordynacja między poszczególnymi KOW oraz między KOW a Komisją zostanie usprawniona poprzez wprowadzenie obowiązków sprawozdawczych i formalnych procedur koordynacji (art. 1 ust. 15 wniosku – art. 16b zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).

3.3.1.3. Zapewnienie efektywnego rozpatrywania indywidualnych roszczeń i skarg

Zgodnie z wnioskiem przewoźnicy lotniczy powinni informować pasażerów, w chwili dokonywania rezerwacji, o stosowanych przez siebie procedurach rozpatrywania roszczeń i skarg, zapewnić pasażerom możliwość składania skarg drogą elektroniczną i udzielić im informacji o właściwych organach odpowiedzialnych za rozpatrywanie skarg. Przewoźnicy lotniczy będą zobowiązani do udzielenia pasażerom odpowiedzi w terminie dwóch miesięcy (art. 1 ust. 15 wniosku – art. 16a zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).

3.3.2. *Lepsze uwzględnienie finansowych możliwości przewoźników lotniczych*

Ograniczona liczba środków ma na celu zmniejszenie liczby najbardziej kosztownych aspektów rozporządzenia (WE) nr 261/2004:

- prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia powstanie po pięciu godzinach w odniesieniu do wszystkich podróży w obrębie UE. W odniesieniu do podróży do i z państw trzecich, w celu uwzględnienia praktycznych problemów napotykanym przez przewoźników w związku z opóźnieniami w odległych portach lotniczych, progi te będą uzależnione od długości trasy podróży i wyniosą: pięć godzin w odniesieniu do podróży poza terytorium UE na odległość poniżej 3500 km, dziewięć godzin w odniesieniu do podróży poza UE na odległość 3500–6000 km i 12 godzin w przypadku podróży poza UE na odległość powyżej 6000 km) (art. 1 ust. 5 wniosku – art. 6 ust. 2 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004);
- w przypadku opóźnień i odwołań spowodowanych nadzwyczajnymi okolicznościami przewoźnik lotniczy może ograniczyć prawo do zakwaterowania do trzech nocy i maksymalnie 100 EUR na jedną noc i jednego pasażera (art. 1 ust. 9 wniosku – art. 9 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004). Wpływ na pasażerów minimalizują jednak dwa dodatkowe środki: po pierwsze, szybsza zmiana planu podróży powinna ograniczyć ryzyko zbyt długiego unieruchomienia pasażerów w porcie lotniczym (zob. powyżej); po drugie, porty lotnicze, przewoźnicy lotniczy i inne podmioty w łańcuchu transportu lotniczego powinny mieć obowiązek sporządzania planów awaryjnych w celu optymalizacji opieki i pomocy dla unieruchomionych pasażerów (art. 1 ust. 4 wniosku – art. 5 ust. 5 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004). Ponadto ograniczenie dotyczące zapewnienia zakwaterowania nie ma zastosowania do pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, osób im towarzyszących, kobiet ciężarnych, osób potrzebujących szczególnej pomocy medycznej oraz dzieci bez opiekunów – pod warunkiem

¹¹ Zob. wniosek Komisji: http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm

poinformowania o nich przewoźnika lotniczego 48 godzin przed planowym czasem odlotu (art. 1 ust. 11 wniosku – art. 11 ust. 3 i art. 11 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004);

- ze względu na specyficzny charakter działalności prowadzonej na małą skalę (regionalnej) przewoźnicy lotniczy nie mają obowiązku zapewnienia zakwaterowania dla pasażerów lotów na trasach krótszych niż 250 km, wykonywanych z użyciem statków powietrznych o maksymalnej liczbie 80 miejsc (z wyjątkiem lotów łączonych). Także to odstępstwo nie ma zastosowania do osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób im towarzyszących oraz dzieci bez opiekunów (art. 1 ust. 9 oraz 1 ust. 11 wniosku – art. 9 ust. 5, art. 11 ust. 3 oraz art. 11 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004);
- wniosek stanowi, że prawo krajowe nie może ograniczać prawa przewoźników lotniczych do dochodzenia odszkodowania od stron trzecich odpowiedzialnych za opóźnienia lub odwołania (art. 1 ust. 12 wniosku – art. 13 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 261/2004).

3.3.3. Zapewnienie skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów w odniesieniu do nieprawidłowej obsługi bagażu

Uwzględniając Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych oraz Kartę praw podstawowych (art. 21 i 26) **pasażerowie o ograniczonej sprawności ruchowej** powinni mieć takie samo prawo do swobodnego przemieszczania się, swobodę wyboru i prawo do niedyskryminacji jak pozostali obywatele.

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych za **sprzęt do poruszania się** zostanie zwiększona do rzeczywistej wartości sprzętu. Ten cel zostanie osiągnięty, zgodnie z konwencją montrealską, poprzez zobowiązanie przewoźników lotniczych do automatycznego oferowania możliwości złożenia specjalnej deklaracji interesu określonej w konwencji, bez żadnego kosztu dodatkowego (art. 2 ust. 4 wniosku – art. 6a zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

Wniosek zwiększa przejrzystość w odniesieniu do przewozu bagażu. Od przewoźników lotniczych wymaga się wyraźnego określenia limitów dopuszczalnego bagażu podręcznego i rejestrowanego w momencie rezerwacji oraz w porcie lotniczym (art. 2 ust. 4 wniosku – art. 6d zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

Wniosek obejmuje środki dotyczące **instrumentów muzycznych**. Zobowiązuje on przewoźników lotniczych do zgody na przewóz małych instrumentów muzycznych w kabine pasażerskiej, z zastrzeżeniem określonych warunków, oraz do wyjaśnienia zasad przewozu większych instrumentów w przedziale ładunkowym (art. 2 ust. 4 wniosku – art. 6e zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

Biorąc pod uwagę ścisłe limity czasowe, w których zgodnie z konwencją montrealską pasażerowie mogą przedstawiać przewoźnikom lotniczym roszczenia dotyczące nieprawidłowej obsługi bagażu, proponuje się, aby przewoźnicy lotniczy wydawali w porcie lotniczym formularz roszczenia, za którego pomocą pasażerowie będą mogli złożyć skargę dotyczącą opóźnionego, uszkodzonego lub zagubionego bagażu (taki jak zwyczajny formularz nieprawidłowości bagażowej, czyli PIR), a następnie przyjmowali go jako skargę do celów rozporządzenia (WE) nr 2027/97 i konwencji montrealskiej (art. 2 ust. 1 wniosku – art. 3 ust. 2 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

Zgodnie z wnioskiem krajowe organy wykonawcze wyznaczone na mocy rozporządzenia (WE) nr 261/2004 będą również odpowiedzialne za **egzekwowanie** przepisów rozporządzenia

(WE) nr 2027/97 dotyczących praw pasażerów w odniesieniu do opóźnionego, utraconego lub uszkodzonego bagażu (art. 2 ust. 4 wniosku – art. 6b zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

3.3.4. Dostosowanie limitów odpowiedzialności zgodnie z ogólną inflacją cen

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002, wprowadza konwencję montrealską do prawa UE i poszerza jej zakres o loty krajowe (dodatkowo w stosunku do lotów międzynarodowych). Konwencja ustala limity odpowiedzialności w odniesieniu do przewozu pasażerów, bagażu i ładunku, które podniesiono o 13,1%, ze skutkiem od dnia 30 grudnia 2009 r. W niniejszym wniosku limity określone w rozporządzeniu UE ulegają aktualizacji z uwzględnieniem odnośnych zmienionych kwot w konwencji (art. 2 ust. 2 i art. 2 ust. 3 oraz załącznik 2 wniosku – art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 1 oraz załącznik zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2027/97).

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91¹⁴, a także rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych¹⁵ istotnie przyczyniły się do ochrony prawa pasażerów linii lotniczych w sytuacjach, kiedy ich plany podróży zostają zakłócone wskutek odmowy przyjęcia na pokład, dużych opóźnień, odwołania lotów lub nieprawidłowej obsługi bagażu.
- (2) Wiele niedociągnięć stwierdzonych w zakresie egzekwowania praw wynikających z rozporządzeń uniemożliwiło jednak realizację ich pełnego potencjału pod względem ochrony pasażerów. Zapewnienie skuteczniejszego, bardziej efektywnego i spójnego stosowania praw pasażerów linii lotniczych w całej Unii wymaga wprowadzenia wielu zmian w obecnych ramach prawnych. Fakt ten podkreślono w przedstawionym przez Komisję „Sprawozdaniu na temat obywatelstwa UE z 2010 r. – Usuwanie przeszkód w zakresie praw obywatelskich UE”¹⁶, w którym zapowiedziano środki mające na celu

¹² Dz.U. C , , s. .

¹³ Dz.U. C , , s. .

¹⁴ Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1.

¹⁵ Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1; zmienione w Dz.U. L 40 z 30.5.2002, s. 2.

¹⁶ COM (2010) 603 final.

zapewnienie zbioru wspólnych praw, w szczególności pasażerom linii lotniczych, a także należyte egzekwowanie takich praw.

- (3) Zwiększenie pewności prawnej dla przewoźników lotniczych i pasażerów wymaga bardziej precyzyjnej definicji pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, uwzględniającej wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-549/07 (Wallentin-Hermann). Taką definicję należy dodatkowo wyjaśnić za pomocą niewyczerpującego wykazu okoliczności w sposób oczywisty uważanych za nadzwyczajne lub zwyczajne.
- (4) W sprawie C-173/07 (Emirates) Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że pojęcie „lotu” w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że oznacza ono co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym „odcinek” tego transportu obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę. W celu uniknięcia niepewności należy teraz przedstawić jasną definicję „lotu”, a także powiązanych pojęć „lotu łączonego” i „podróży”.
- (5) W sprawie C-22/11 (Finnair) Trybunał stwierdził, że pojęcie „odmowa przyjęcia na pokład” powinno być interpretowane w ten sposób, że obejmuje ono nie tylko odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z nadmiernej rezerwacji, lecz również odmowę przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak przyczyny operacyjne. Biorąc pod uwagę to potwierdzenie, nie ma powodu, aby zmieniać obecną definicję „odmowy przyjęcia na pokład”.
- (6) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma również zastosowanie do pasażerów, którzy zarezerwowali sobie transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej. Należy jednak wyjaśnić, że pasażerowie nie mogą kumulować odnośnych praw, w szczególności wynikających z rozporządzenia i z dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek¹⁷. Pasażerowie powinni mieć możliwość wyboru, zgodnie z którym aktem prawnym składają roszczenia, nie powinni mieć jednak prawa do kumulowania odszkodowań z tytułu tego samego problemu przyznanych na podstawie obu tych aktów prawnych. Pasażerowie nie powinni martwić się o to, w jaki sposób przewoźnicy lotniczy i organizatorzy turystyki podzielą się obsługą takich roszczeń.
- (7) W celu podniesienia poziomu ochrony pasażerom nie powinno się odmawiać wejścia na pokład w celu odbycia podróży powrotnej na podstawie biletu powrotnego w sytuacjach, gdy nie odbyli oni podróży do miejsca przeznaczenia.
- (8) Obecnie pasażerowie są niekiedy poddawani sankcjom w postaci karnych opłat administracyjnych z tytułu błędów w pisowni ich nazwisk. Uzasadnione korekty błędów w rezerwacjach powinny być dokonywane nieodpłatnie, o ile nie wiążą się ze zmianą godziny, daty, trasy lub podróży.
- (9) Należy wyjaśnić, że w przypadkach odwołania lotu wybór między otrzymaniem zwrotu należności, kontynuacją podróży po zmianie jej planu i odbyciem podróży w późniejszym terminie należy do pasażera, a nie do przewoźnika lotniczego.
- (10) Porty lotnicze i ich użytkownicy, tacy jak przewoźnicy lotniczy i przedsiębiorstwa zapewniające obsługę naziemną, powinni współpracować ze sobą w celu zminimalizowania wpływu wielokrotnych zakłóceń lotu na pasażerów poprzez zapewnienie im opieki i zmiany planu podróży. W tym celu powinni sporządzić plany awaryjne na wypadek wystąpienia takich sytuacji oraz współpracować przy sporządzaniu takich planów.

¹⁷ Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

- (11) W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla pasażerów napotykaających duże opóźnienia, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (Sturgeon). Jednocześnie próg, powyżej którego opóźnienie daje prawo do odszkodowania, powinien zostać podniesiony z uwzględnieniem finansowego wpływu na sektor i z myślą o uniknięciu jakiegokolwiek ewentualnego wzrostu częstotliwości odwołań lotów. Aby zapewnić obywatelom podróżującym w obrębie UE jednolite warunki rekompensat, próg opóźnienia powinien być taki sam w odniesieniu do wszystkich podróży wewnątrzunijnych, ale powinien być zróżnicowany w zależności od długości trasy podróży do i z państw trzecich ze względu na szczególne trudności operacyjne napotykanne przez przewoźników w odległych portach lotniczych.
- (12) W celu zapewnienia pewności prawnej w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie potwierdzić, że zmiana rozkładu lotów ma na pasażerów podobny wpływ, jak duże opóźnienia, powinna zatem skutkować podobnymi prawami.
- (13) Pasażerom, którzy nie zdążyli na lot łączony, należy zapewnić odpowiednią opiekę na czas, w którym dokonuje się zmiany planu podróży. Zgodnie z zasadą równego traktowania tacy pasażerowie powinni mieć możliwość ubiegania się o odszkodowanie na podobnej zasadzie, jak pasażerowie, których loty zostały opóźnione lub odwołane, ze względu na opóźnienie w chwili osiągnięcia ostatecznego celu podróży.
- (14) W celu poprawy ochrony pasażerów należy wyjaśnić, że opóźnionym pasażerom przysługuje prawo do opieki i odszkodowania bez względu na to, czy oczekują w terminalu portu lotniczego, czy też znajdują się już na pokładzie statku powietrznego. Ponieważ jednak pasażerowie należący do tej ostatniej kategorii nie mają dostępu do usług możliwych do uzyskania w terminalu, należy wzmocnić ich prawa w odniesieniu do podstawowych potrzeb oraz w odniesieniu do możliwości opuszczenia pokładu.
- (15) Jeśli pasażer wybiera zmianę planu podróży przy najbliższej możliwości, przewoźnik lotniczy często uzależnia zmianę planu od dostępności wolnych miejsc we własnych lotach, w ten sposób uniemożliwiając pasażerowi skorzystanie ze zmiany planu podróży uwzględniającego usługi innych przewoźników. Należy ustalić, że po upływie określonego czasu przewoźnik powinien zaoferować zmianę planu podróży z uwzględnieniem usług innego przewoźnika lub innych rodzajów transportu, jeśli może to przyspieszyć zmianę planu podróży. Alternatywna zmiana planu podróży powinna być uzależniona od dostępności wolnych miejsc.
- (16) Przewoźnicy lotniczy ponoszą obecnie nieograniczoną odpowiedzialność za zakwaterowanie swoich pasażerów w przypadku wystąpienia długotrwałych nadzwyczajnych okoliczności. Ta niepewność związana z brakiem jakiegokolwiek przewidywalnego limitu czasowego może zagrozić stabilności finansowej przewoźnika. W związku z tym przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość ograniczenia świadczenia opieki po upływie określonego czasu. Ponadto plany awaryjne i szybkie zmiany planów podróży powinny zmniejszać ryzyko długotrwałego unieruchomienia pasażerów w portach lotniczych.
- (17) Wykazano, że wdrożenie niektórych z praw pasażerów, w szczególności prawa do zakwaterowania, jest nieproporcjonalnie kosztowne w stosunku do dochodów przewoźników lotniczych w przypadku niektórych działań prowadzonych na małą skalę. W przypadku lotów wykonywanych przez małe statki powietrzne na krótkich dystansach należy zatem wprowadzić zwolnienie z obowiązku opłacenia

zakwaterowania, aczkolwiek przewoźnik powinien nadal pomóc pasażerowi w znalezieniu zakwaterowania.

- (18) W przypadku osób niepełnosprawnych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz innych osób o szczególnych potrzebach, takich jak dzieci podróżujące bez opiekunów, kobiety w ciąży i osoby wymagające szczególnej pomocy medycznej, w przypadku zakłóceń lotu zapewnienie zakwaterowania może być trudniejsze. Dlatego też do tych kategorii pasażerów nie powinny mieć zastosowania żadne ograniczenia prawa do zakwaterowania w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności lub w odniesieniu do działalności regionalnej.
- (19) Przyczyny obecnego poziomu dużych opóźnień i odwołanych lotów w UE nie leżą wyłącznie po stronie przewoźników lotniczych. W celu zachęcenia wszystkich uczestników łańcucha lotniczego do poszukiwania skutecznych i terminowych rozwiązań prowadzących do minimalizowania niedogodności dla pasażerów powodowanych przez duże opóźnienia i odwołania lotów przewoźnicy lotniczy powinni mieć prawo do dochodzenia odszkodowania z tytułu kosztów poniesionych na mocy niniejszego rozporządzenia od jakichkolwiek stron trzecich, które przyczyniły się do zaistnienia wydarzenia powodującego powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania lub innych obowiązków.
- (20) Pasażerowie powinni nie tylko być odpowiednio poinformowani o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu, lecz także powinni zostać należycie poinformowani o przyczynach takiego zakłócenia natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. Informację taką należy zapewnić także w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika prowadzącego działalność w Unii.
- (21) W celu zapewnienia skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów, rolę krajowych organów wykonawczych należy dokładniej określić i jasno odróżnić od rozpatrywania indywidualnych skarg pasażerów.
- (22) Pasażerów należy odpowiednio informować o właściwych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg przewoźnikom lotniczym, a także udzielać im odpowiedzi w rozsądnym terminie. Ponadto pasażerowie powinni mieć możliwość składania skarg przeciw przewoźnikom lotniczym w drodze środków pozasądowych. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom dostępu do sądu.
- (23) W sprawie C-139/11 (Moré przeciwko KLM) Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie określa się zgodnie z przepisami krajowymi każdego państwa członkowskiego.
- (24) Regularny przepływ informacji między Komisją a organami wykonawczymi umożliwiłby Komisji lepsze odgrywanie jej roli w zakresie monitorowania i koordynacji organów krajowych oraz ich wspierania.
- (25) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹⁸.

¹⁸ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (26) Na potrzeby przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących treści sprawozdań z działalności przekazywanych Komisji przez państwa członkowskie należy stosować procedurę doradczą.
- (27) W celu zapewnienia rekompensaty pełnej wartości sprzętu służącego do poruszania się w przypadku jego uszkodzenia lub utraty przewoźnicy lotniczy powinni nieodpłatnie oferować osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu, która, zgodnie z konwencją montrealską, umożliwia im ubieganie się o pełne odszkodowanie z tytułu utraty bądź uszkodzenia.
- (28) Pasażerowie bywają czasami zdezorientowani w kwestii bagażu, który wolno im wziąć ze sobą na pokład statku powietrznego, co do jego wymiaru, ciężaru i liczby sztuk. W celu zapewnienia pełnej świadomości pasażerów odnośnie do wymogów związanych z bagażem, zarówno podręcznym, jak i kabinowym, ujętych w ramach biletu przewoźnicy lotniczy powinni wyraźnie określić te wymogi w momencie rezerwacji oraz w porcie lotniczym.
- (29) Instrumenty muzyczne powinny być w miarę możliwości przyjmowane jako bagaż w kabinie pasażerskiej, a w przypadkach, gdy nie jest to możliwe, powinny być w miarę możliwości przewożone w odpowiednich warunkach w przedziale ładunkowym statku powietrznego. Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 należy odpowiednio zmienić.
- (30) W celu zapewnienia prawidłowego i spójnego zastosowania praw przyznanych pasażerom w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 krajowe organy wykonawcze wyznaczone na mocy rozporządzenia (WE) nr 261/2004 powinny również monitorować i egzekwować prawa wynikające z rozporządzenia (WE) nr 2027/97.
- (31) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia bagażu, przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić pasażerom możliwość złożenia skargi poprzez udostępnienie im w porcie lotniczym formularza skargi. Może on także mieć formę standardowego formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR).
- (32) Artykuł 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2027/97¹⁹ stał się przestarzały, gdyż kwestie ubezpieczenia są obecnie regulowane rozporządzeniem (WE) nr 785/2004. Należy go zatem usunąć.
- (33) Konieczna jest zmiana limitów pieniężnych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 w celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego, którego przeglądu dokonała w 2009 r. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zgodnie z art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.
- (34) W celu zapewnienia stałej zgodności między rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 a konwencją montrealską należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Uprawnienia te umożliwią Komisji zmianę limitów pieniężnych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97 w przypadku dostosowania ich przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zgodnie z art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.
- (35) W niniejszym rozporządzeniu należy przestrzegać praw podstawowych oraz zasad określonych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej,

¹⁹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w zakresie przewozu pasażerów i ich bagażu (Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140 z 30.5.2002, s. 2).

zwłaszcza ochrony konsumenta, prawa do ochrony danych osobowych, zakazu wszelkich form dyskryminacji i integracji osób niepełnosprawnych, prawa do skutecznego środka prawnego i do rzetelnego procesu sądowego,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1. w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) Definicja w lit. c) otrzymuje brzmienie:

„»przewoźnik wspólnotowy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty²⁰»;
 - b) definicja w lit. d) otrzymuje brzmienie:

„»organizator« oznacza osobę w rozumieniu art. 2 ust. 2 dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek²¹»;
 - c) definicja w lit. i) otrzymuje brzmienie:

„»osoba o ograniczonej sprawności ruchowej« oznacza osobę określoną w art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą²²»;
 - d) do definicji „odwołania” w lit. l) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Lot, w którego ramach statek powietrzny wystartował, lecz z jakiegokolwiek powodu był następnie zmuszony do lądowania w porcie lotniczym innym niż docelowy port lotniczy bądź do powrotu do portu lotniczego wyjścia, uważa się za lot odwołany.”;
 - e) dodaje się definicje w brzmieniu:
 - „m) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają okoliczności, które, ze względu na swój charakter lub źródło, nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Do celów niniejszego rozporządzenia, nadzwyczajne okoliczności obejmują okoliczności wyszczególnione w załączniku;
 - n) »lot« oznacza operację transportu lotniczego między dwoma portami lotniczymi; nie uwzględnia się postojów dokonywanych wyłącznie w celach technicznych i operacyjnych;
 - o) »lot łączony« oznacza lot, który na podstawie jednej umowy przewozu ma umożliwić pasażerowi przybycie do punktu przesiadkowego w celu odbycia kolejnego lotu albo, jeśli tak wynika z kontekstu, taki inny lot odbywający się z punktu przesiadkowego;

²⁰ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

²¹ Dz.U. C 158 z 23.6.1990, s. 59.

²² Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

- p) »podróż« oznacza lot ciąg kolejnych lotów łączonych zapewniających pasażerowi transport z portu lotniczego wylotu do miejsca docelowego zgodnie z umową przewozu;
- q) »port lotniczy« oznacza dowolny obszar specjalnie dostosowany do lądowania, startu i poruszania się statków powietrznych, w tym urządzenia pomocnicze, które mogą być wykorzystywane do takich czynności ze względu na wymogi ruchu statków powietrznych i ich obsługi, w tym urządzenia potrzebne do obsługi lotów handlowych;
- r) »organ zarządzający portem lotniczym« oznacza organ, który w powiązaniu z inną działalnością lub nie, zależnie od sytuacji, ma za zadanie, wynikające z prawa, regulacji krajowych lub umów, administrowanie i zarządzanie infrastrukturą portu lotniczego lub sieci portów lotniczych, a także koordynację i kontrolę działalności różnych podmiotów działających w danym porcie lotniczym lub w sieci portów lotniczych;
- s) »cena biletu« oznacza pełną cenę biletu obejmującą cenę przelotu oraz wszystkie mające zastosowanie podatki, opłaty, dopłaty i prowizje uiszczane z tytułu wszystkich opcjonalnych i nieopcjonalnych usług, których dotyczy bilet;
- t) »cena lotu« oznacza wartość otrzymaną poprzez przemnożenie ceny biletu przez współczynnik długości lotu do całkowitej długości podróży objętej (lub objętych) biletem;
- u) »czas odlotu« oznacza czas, w którym statek powietrzny opuszcza stanowisko odlotu, wypchnięty lub własną siłą (czas odblokowania);
- v) »czas przylotu« oznacza czas, w którym statek powietrzny osiąga stanowisko przylotu i zostają użyte hamulce postojowe (czas zablokowania);
- w) »przestój na płycie« oznacza, w związku z odlotem, czas, w którym statek powietrzny pozostaje na ziemi między rozpoczęciem przyjmowania pasażerów na pokład a startem statku powietrznego lub, w związku z przylotem, czas między lądowaniem statku powietrznego a rozpoczęciem opuszczania pokładu przez pasażerów;
- x) »noc« oznacza okres między północą a godziną szóstą;
- y) »dziecko podróżujące bez opiekuna« oznacza dziecko podróżujące bez towarzyszącego mu rodzica lub opiekuna, przy czym przewoźnik lotniczy wziął na siebie odpowiedzialność za opiekę nad nim zgodnie ze swoim opublikowanym regulaminem.”;

2. w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, oraz przypadku zmiany rozkładu lotów, o którym mowa w art. 6, stawiają się do wejścia na pokład,

– zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym drogą elektroniczną) przez przewoźnika lotniczego, organizatora lub autoryzowane biuro podróży,

lub, jeżeli czas nie został określony,

– nie później niż 45 minut przed wskazanym w rozkładzie czasem odlotu; lub

b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora z lotu, na który mieli rezerwacje, na inny lot.”;

b) ustęp 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 6, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie tylko do pasażerów przewożonych statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako stałopłat o napędzie silnikowym. Jeśli jednak część podróży odbywa się, zgodnie z umową przewozu, z wykorzystaniem innego rodzaju transportu lub śmigłowca, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie w odniesieniu do całości podróży, a część podróży odbywającą się z wykorzystaniem innego rodzaju transportu uważa się za lot łączony do celów niniejszego rozporządzenia.”;

c) ustęp 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów transportowanych na podstawie umów dotyczących imprez turystycznych, pozostaje jednak bez wpływu na prawa pasażerów wynikające z dyrektywy Rady 90/314/EWG. Pasażer ma prawo dochodzić roszczeń na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz na podstawie dyrektywy Rady 90/314/EWG, ale w odniesieniu do tych samych faktów nie może kumulować praw wynikających z obu wymienionych aktów prawnych, jeśli takie prawa zabezpieczają ten sam interes lub mają ten sam cel. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania w przypadkach anulowania lub opóźnienia imprezy turystycznej z przyczyn innych niż anulowanie lub opóźnienie lotu.”;

3. w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca im odszkodowanie zgodnie z art. 7 i udziela pomocy zgodnie z art. 8. Jeśli pasażer zdecyduje się na zmianę planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b) oraz jeśli czas odlotu przypada co najmniej dwie godziny po pierwotnym czasie odlotu, obsługujący przewoźnik udziela pasażerowi pomocy zgodnie z art. 9.”;

b) dodaje się dwa ustępy w brzmieniu:

„4. Ustępy 1, 2 i 3 mają również zastosowanie do biletów powrotnych w przypadku gdy pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład w celu odbycia podróży powrotnej ze względu na fakt, że nie wziął on udziału w podróży do miejsca przeznaczenia lub nie uiścił dodatkowej opłaty na ten cel.

5. Jeśli pasażer lub pośrednik działający w imieniu pasażera zgłasza błąd pisowni w nazwisku jednego lub kilku pasażerów objętych tą samą umową przewozu, mogący prowadzić do odmowy przyjęcia na pokład, przewoźnik lotniczy dokonuje odpowiedniej korekty co najmniej raz w okresie poprzedzającym odlot o 48 godzin lub więcej bez naliczania pasażerowi lub pośrednikowi żadnej dodatkowej opłaty, o ile nie uniemożliwia mu tego prawo krajowe lub międzynarodowe.”;

4. w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego ofertę wyboru między zwrotem należności, kontynuacją podróży po zmianie jej planu lub podróżą w późniejszym terminie, zgodnie z art. 8; oraz

b) w przypadku zmiany planu podróży, jeśli zasadnie oczekiwany czas odlotu przypada co najmniej dwie godziny po planowanym odlocie odwołanego rejsu, otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego opiekę, o której mowa w art. 9 oraz”;

b) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że opóźnienia nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania wszystkich zasadnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się jedynie w zakresie, w jakim mają one wpływ na dany lot lub na poprzedni lot obsługiwany przez ten sam statek powietrzny.”;

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W portach lotniczych, które w ciągu ostatnich trzech kolejnych lat obsługiwały nie mniej niż trzy miliony pasażerów rocznie, organ zarządzający portem lotniczym zapewnia, aby działalność portu lotniczego i jego użytkowników, w szczególności przewoźników lotniczych i podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, były koordynowane w drodze odpowiedniego planu awaryjnego uwzględniającego możliwe sytuacje odwołania więcej niż jednego lotu lub opóźnienia więcej niż jednego lotu, mogące skutkować unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów, w tym przypadki niewypłacalności przewoźników lotniczych lub cofnięcia im koncesji. Plan awaryjny należy opracować w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom odpowiedniej informacji i opieki. Organ zarządzający portem lotniczym przedstawia plan awaryjny i wszelkie zmiany w nim krajowemu organowi wykonawczemu zgodnie z art. 16. W portach lotniczych obsługujących mniejszą niż wspomniana wyżej liczbę pasażerów organ zarządzający poczyni wszelkie rozsądne starania w celu skoordynowania działań użytkowników portu oraz otoczenia opieką i udzielenia informacji pasażerom, którzy znaleźli się w takiej sytuacji.”;

5. artykuł 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Duże opóźnienie

1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony lub jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy przesunął planowy start w stosunku do pierwotnego planowego startu, pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

(i) jeśli opóźnienie wynosi co najmniej dwie godziny, pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. a) i w art. 9 ust. 2; oraz

(ii) jeśli opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin i obejmuje jedną lub kilka nocy, pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. b) i w art. 9 ust. 1 lit. c); oraz

(iii) jeśli opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc, o której mowa w art. 8 ust. 1 lit. a).

2. Pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania ze strony obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, jeśli pasażer dotrze do miejsca docelowego

a) przed upływem pięciu godzin od planowego czasu przylotu w przypadku wszystkich podróży wewnątrzunijnych oraz podróży do i z państw trzecich na trasie długości poniżej 3500 km;

b) przed upływem dziewięciu godzin od planowego czasu przylotu w przypadku podróży do i z państw trzecich na trasie długości 3500–6000 km;

c) przed upływem dwunastu godzin od planowego czasu przylotu w przypadku podróży do i z państw trzecich na trasie długości powyżej 6000 km.

3. Ustęp 2 ma również zastosowanie w przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy zmienił planowe czasy odlotu i przylotu powodując opóźnienie w stosunku do czasu przylotu pierwotnie podanego w rozkładzie, chyba że pasażera powiadomiono o zmianie rozkładu z wyprzedzeniem większym niż piętnaście dni w stosunku do pierwotnego planowego czasu odlotu.

4. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7, jeżeli może dowieść, że opóźnienie lub zmiana rozkładu jest spowodowana zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że opóźnienia lub zmiany rozkładu nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania wszystkich rozsądnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się jedynie w zakresie, w jakim mają one wpływ na dany lot lub na poprzedni lot obsługiwany przez ten sam statek powietrzny.

5. Z zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących bezpieczeństwa, jeśli przestój na płycie trwa ponad godzinę, obsługujący przewoźnik lotniczy nieodpłatnie zapewnia dostęp do toalet i wody pitnej, zapewnia odpowiednie ogrzewanie lub chłodzenie kabiny pasażerskiej, a także w razie potrzeby zapewnia dostępność odpowiedniej opieki medycznej. W przypadku gdy przestój na płycie osiąga maksymalną długość pięciu godzin, statek powietrzny powraca do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do innego miejsca odpowiedniego do celów opuszczenia przez nich pokładu statku powietrznego, gdzie pasażerom umożliwia się opuszczenie pokładu i skorzystanie z tej samej pomocy, o której mowa w ust. 1, chyba że ze względów bezpieczeństwa statek powietrzny nie może opuścić swojego stanowiska na płycie.”;

6. dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Utrata lotu łączonego

1. W przypadku gdy pasażer utraci możliwość skorzystania z lotu łączonego wskutek opóźnienia lub zmiany rozkładu w odniesieniu do poprzedniego lotu, unijny przewoźnik lotniczy obsługujący kolejny lot łączony zapewnia pasażerowi:

(i) pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. a) i w art. 9 ust. 2, jeśli czas oczekiwania pasażera na lot łączony przedłuży się o co najmniej dwie godziny; oraz

(ii) zmianę planu podróży, o której mowa w art. 8 ust. 1 lit. b); oraz

(iii) w przypadku gdy planowy czas odlotu alternatywnego lotu lub czas odjazdu innego transportu oferowanego zgodnie z art. 8 przypada co najmniej pięć godzin po planowym czasie odlotu lotu utraconego, a opóźnienie obejmuje jedną lub kilka nocy, pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. b) i w art. 9 ust. 1 lit. c).

2. W przypadku gdy pasażer utraci możliwość skorzystania z lotu łączonego w wyniku opóźnienia wcześniejszego lotu łączonego, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania ze strony unijnego przewoźnika lotniczego obsługującego taki wcześniejszy lot zgodnie z art. 6 ust. 2. Do tych celów opóźnienie oblicza się w odniesieniu do planowego czasu przylotu w miejscu docelowym.

3. Ustęp 2 pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich ustaleń w sprawie odszkodowań poczynionych między odnośnymi przewoźnikami lotniczymi.

4. Ustępy 1 i 2 mają zastosowanie także w odniesieniu do przewoźników z państw trzecich obsługujących loty łączone do i z portów lotniczych UE”;

7. w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 słowo „loty” zastępuje się słowem „podróże”;

b) ustępy 2, 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„2. W przypadku gdy pasażer zdecydował się na kontynuację podróży zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b), prawo do odszkodowania może powstać tylko raz podczas podróży do miejsca docelowego, nawet jeśli po zmianie planu podróży odwołany zostanie kolejny lot lub utracony zostanie kolejny lot łączony.

3. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, wypłaca się w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekami bankowymi.

4. Odległości podane w ust. 1 mierzy się metodą trasy po ortodromie.

5. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć z pasażerem dobrowolne porozumienie zastępujące przepisy dotyczące odszkodowania zawarte w ust. 1, pod warunkiem, że takie porozumienie zostanie potwierdzone dokumentem podpisanym przez pasażera, w którym pasażerowi przypomina się o prawie do odszkodowania przysługującym mu na mocy niniejszego rozporządzenia.”;

8. artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży

1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

a) zwrotem w terminie siedmiu dni od wystąpienia przez pasażera z odpowiednim wnioskiem, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, ceny lotu za nieodbyłą część lub części podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, w stosownych przypadkach łącznie z

– lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

b) kontynuacją podróży poprzez zmianę planu podróży pasażera, w porównywalnych warunkach transportu, do miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

c) zmianą planu podróży, w porównywalnych warunkach transportu, do miejsca docelowego, w terminie dogodnym dla pasażera, zależnie od dostępności wolnych miejsc.

2. Ustęp 1 lit. a) ma również zastosowanie w odniesieniu do pasażerów, których lot stanowi część imprezy turystycznej, z wyjątkiem prawa do zwrotu należności, gdy to prawo wynika z dyrektywy 90/314/EWG.

3. Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot do innego portu lotniczego niż ten, do którego została dokonana rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego portu lotniczego do portu, do którego została dokonana rezerwacja, lub, w odniesieniu do docelowego portu lotniczego, na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem.

4. W przypadku pasażer wyrazi na to zgodę pasażer, w locie powrotnym lub lotach, o których mowa w ust. 1 lit. a), bądź w zmianie planu podróży, o której mowa w ust. 1 lit. b) lub w ust. 1 lit. c), można wykorzystać usługi innego przewoźnika lotniczego, inną trasę lub inny rodzaj transportu.

5. W przypadku wybrania przez pasażerów wariantu, o którym mowa w ust. 1 lit. b), przysługuje im, z zastrzeżeniem dostępności, prawo do zmiany planu podróży z wykorzystaniem usług innego przewoźnika lotniczego lub innego rodzaju transportu, jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może samodzielnie i na czas przetransportować pasażera w taki sposób, aby znalazł się on w miejscu docelowym w ciągu 12 godzin od planowego czasu przylotu. Niezależnie od przepisów art. 22 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008²³, tacy [inni przewoźnicy lub podmioty oferujące inne rodzaje transportu](#) nie naliczają przewoźnikowi zamawiającemu ceny przekraczającej średnią cenę płaconą przez ich własnych pasażerów za równoważne usługi w ciągu ostatnich trzech miesięcy.

6. Każdorazowo gdy pasażerom oferuje się, na mocy ust. 1, całkowitą lub częściową zmianę planu podróży z wykorzystaniem innego rodzaju transportu, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu takim innym rodzajem transportu, jak gdyby przewozu dokonywano statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako stałopłat.”;

9. w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) transport pomiędzy portem lotniczym a miejscem zakwaterowania (hotelem, miejscem zamieszkania pasażera lub innym)”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy jest w stanie wykazać, że odwołanie lotu, jego opóźnienie lub zmiana rozkładu jest skutkiem zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności oraz że odwołaniu lotu, jego opóźnieniu lub zmianie rozkładu nie można było zapobiec nawet w przypadku zastosowania wszystkich rozsądnych środków, może on ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania zapewnionego zgodnie z ust. 1 lit. b) do 100 EUR na noc i na pasażera oraz do nie więcej niż trzech nocy. Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy zdecyduje się na wprowadzenie tego ograniczenia, udziela on pasażerom informacji o dostępnym zakwaterowaniu po upływie tych trzech nocy, niezależnie od stałego obowiązku informowania określonego w art. 14.

5. Obowiązek zapewnienia zakwaterowania zgodnie z ust. 1 lit. b) nie ma zastosowania, jeśli długość trasy danego lotu wynosi nie więcej niż 250 km oraz

²³ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

zgodnie z rozkładem ma on być obsługiwany przez statek powietrzny o liczbie miejsc nieprzekraczającej 80, z wyjątkiem sytuacji, gdy lot jest lotem łączonym. Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy zdecyduje się na zastosowanie tego odstępstwa, udziela on pasażerom informacji o dostępnym zakwaterowaniu.

6. W przypadku gdy pasażer wybiera zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a), znajdując się w porcie lotniczym wyjścia przed podróżą, lub też wybiera zmianę planu podróży w późniejszym terminie zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c), pasażerowi nie przysługują żadne dalsze prawa w zakresie opieki zgodnie z art. 9 ust. 1 w odniesieniu do danego lotu.”;

10. w art. 10 ust. 2 lit. a), b) i c) termin „cena biletu” zastępuje się terminem „cena lotu”;

11. do art. 11 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie stosuje ograniczeń określonych w art. 9 ust. 4 i w art. 9 ust. 5, jeśli pasażer jest osobą o ograniczonej sprawności ruchowej lub osobą towarzyszącą takiemu pasażerowi, dzieckiem bez opiekuna, kobietą ciężarną bądź osobą potrzebującą szczególnej opieki medycznej, pod warunkiem, że przewoźnika lotniczego, jego przedstawiciela lub organizatora powiadomiono o ich szczególnych potrzebach w zakresie pomocy co najmniej 48 godzin przed planowym czasem odlotu. Uznaje się, że takie powiadomienie dotyczy całości podróży oraz podróży powrotnej, jeśli na obie podróże została zawarta umowa z tym samym przewoźnikiem lotniczym.”;

12. artykuł 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Prawo do odszkodowania za poniesioną szkodę

W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego niniejszym rozporządzeniem, przepisy niniejszego rozporządzenia lub prawa krajowego nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania z tytułu kosztów poniesionych na mocy niniejszego rozporządzenia od jakichkolwiek stron trzecich, które przyczyniły się do zaistnienia wydarzenia powodującego powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania lub innych obowiązków.”;

13. artykuł 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Obowiązek informowania pasażerów

1. Organ zarządzający portem lotniczym oraz obsługujący przewoźnik lotniczy zapewniają, aby w punkcie odpraw pasażerów (w tym na urządzeniach do odprawy samoobsługowej) lub w punkcie przyjęć pasażerów na pokład była umieszczona w miejscu widocznym dla pasażerów czytelna informacja zawierająca następujący tekst: »Jeżeli odmówiono Państwu przyjęcia na pokład lub Państwa lot został odwołany lub opóźniony o co najmniej dwie godziny, możecie Państwo poprosić obsługę na stanowisku odpraw lub w punkcie przyjęć pasażerów na pokład samolotu o tekst określający przysługujące Państwu prawa, w szczególności w odniesieniu do należnej Państwu pomocy i ewentualnego odszkodowania«.

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, wręcza każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację o

przepisach w zakresie odszkodowania i pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym o możliwych ograniczeniach na podstawie art. 9 ust. 4 i art. 9 ust. 5. Wręcza także równoważną informację każdemu pasażerowi dotkniętemu opóźnieniem lub zmianą rozkładu lotów o co najmniej dwie godziny. Pasażer otrzymuje również pisemną informację o sposobach skontaktowania się z właściwymi organami odpowiedzialnymi za rozpatrywanie skarg, wyznaczonymi na podstawie art. 16a.

3. W przypadku osób niewidomych i niedowidzących, przepisy niniejszego artykułu wykonuje się za pomocą innych odpowiednich środków.

4. Organ zarządzający portem lotniczym zapewnia, aby w miejscach przebywania pasażerów w porcie lotniczym umieszczono wyraźnie widoczne informacje ogólne o prawach przysługujących pasażerom. Zapewnia również, aby pasażerowie obecni w porcie lotniczym byli poinformowani o odwołaniu swojego lotu oraz o prawach przysługujących im w przypadku nagłego zaprzestania działalności przez przewoźnika lotniczego, np. w razie niewypłacalności lub cofnięcia koncesji.

5. W razie odwołania lotu lub opóźnienia odlotu, możliwie najwcześniej, a w żadnym wypadku nie później niż 30 minut po planowym czasie odlotu, obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażerów o zaistniałej sytuacji oraz o przewidywanym czasie odlotu natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej informacji, pod warunkiem że w przypadku gdy bilet nabyto przez pośrednika przewoźnik lotniczy otrzymał dane kontaktowe pasażerów zgodnie z ust. 6 i 7.

6. W przypadku gdy pasażer nie nabył biletu bezpośrednio od obsługującego przewoźnika lotniczego, lecz od pośrednika prowadzącego działalność w Unii, taki pośrednik przekazuje przewoźnikowi lotniczemu dane kontaktowe pasażerów, pod warunkiem udzielenia przez pasażera wyraźnego upoważnienia na piśmie. Takie upoważnienie może zostać udzielone wyłącznie na zasadzie dobrowolności. Przewoźnik lotniczy może wykorzystać takie dane kontaktowe tylko do celów wywiązania się z obowiązku informacyjnego określonego w niniejszym artykule, nie zaś do celów marketingowych, i usuwa dane kontaktowe w ciągu 72 godzin od wykonania umowy przewozu. Przetwarzanie takich danych, dostęp do nich i ich przechowywanie odbywają się zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych²⁴.

7. Pośrednik jest zwolniony z zastosowania ust. 6, jeśli jest w stanie wykazać istnienie alternatywnego systemu zapewniającego pasażerom informacje bez przekazywania odnośnych danych kontaktowych.”;

14. artykuł 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza krajowy organ wykonawczy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów z portów lotniczych znajdujących się na jego terytorium, a także w odniesieniu do lotów z państw trzecich do takich portów lotniczych. Państwa członkowskie informują Komisję o organie wyznaczonym zgodnie z niniejszym ustępem.

²⁴ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

2. Krajowy organ wykonawczy ściśle monitoruje zgodność z wymogami niniejszego rozporządzenia i podejmuje środki niezbędne do zapewnienia poszanowania praw pasażerów. W tym celu przewoźnicy lotniczy i organy zarządzające portami lotniczymi na żądanie udostępniają krajowemu organowi wykonawczemu odpowiednie dokumenty. W celu wykonywania swoich zadań krajowy organ wykonawczy bierze również pod uwagę informacje przekazywane mu przez organ wyznaczony na mocy art. 16a. Może także zdecydować o podjęciu działań egzekucyjnych na podstawie indywidualnych skarg przekazanych przez organ wyznaczony na mocy art. 16a.

3. Ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

4. W przypadku gdy organy wyznaczone na mocy art. 16 i art. 16a są różnymi organami, ustanawia się mechanizmy sprawozdawczości zapewniające wymianę informacji między różnymi organami w celu wsparcia krajowych organów wykonawczych w realizacji ich zadań nadzoru i egzekwowania przepisów oraz umożliwienia organowi wyznaczonemu na mocy art. 16a gromadzenia informacji niezbędnych do rozpatrywania poszczególnych skarg.

5. W odniesieniu do każdego roku, nie później niż z końcem kwietnia kolejnego roku kalendarzowego, krajowe organy wykonawcze publikują statystyki dotyczące swojej działalności, w tym zastosowanych sankcji.

6. Do celów kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem przewoźnicy lotniczy przekazują swoje dane kontaktowe krajowym organom wykonawczym państw członkowskich, w których działają.”;

15. dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Roszczenia i skargi pasażerów

1. W momencie dokonywania rezerwacji przewoźnicy lotniczy udzielają pasażerom informacji o swoich procedurach rozpatrywania roszczeń i skarg w odniesieniu do praw określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także przekazują im odpowiednie adresy kontaktowe, na które pasażerowie mogą przekazywać swoje roszczenia i skargi, w tym drogą elektroniczną. Przewoźnik lotniczy informuje także pasażerów o organie lub organach właściwych do celów rozpatrywania skarg pasażerów.

2. Jeśli pasażer zamierza przedłożyć przewoźnikowi lotniczemu skargę w odniesieniu do praw przysługujących pasażerowi na mocy niniejszego rozporządzenia, przedkłada ją w ciągu trzech miesięcy od terminu, w którym odbył się lot, lub w którym planowo miał się odbyć. W ciągu siedmiu dni od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy przekazuje pasażerowi potwierdzenie otrzymania skargi. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy udziela pasażerowi wyczerpującej odpowiedzi.

3. Zgodnie z właściwymi przepisami UE i krajowymi każde państwo członkowskie wyznacza krajowy organ lub organy odpowiedzialne za pozasądowe rozstrzygnięcie sporów między przewoźnikami lotniczymi a pasażerami w odniesieniu do praw objętych niniejszym rozporządzeniem.

4. Każdy pasażer może przedłożyć krajowemu organowi wyznaczonemu na mocy ust. 3 skargę dotyczącą domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia w dowolnym porcie lotniczym znajdującym się na terenie państwa członkowskiego lub

dotyczącą lotu z państwa trzeciego do portu lotniczego znajdującego się na takim terytorium. Skargi takie można składać nie wcześniej niż dwa miesiące po przedłożeniu skargi odnośnemu przewoźnikowi, chyba że przewoźnik udzielił już ostatecznej odpowiedzi na taką skargę.

5. W ciągu siedmiu dni od otrzymania skargi wyznaczony organ potwierdza odbiór skargi i przesyła jej kopię właściwemu krajowemu organowi wykonawczemu. Udzielenie skarżącemu ostatecznej odpowiedzi powinno nastąpić nie później niż trzy miesiące po otrzymaniu skargi. Kopię ostatecznej odpowiedzi przekazuje się również krajowemu organowi wykonawczemu.

Artykuł 16b

Współpraca między państwami członkowskimi a Komisją

1. Komisja wspiera dialog pomiędzy państwami członkowskimi w sprawie wykładni i stosowania niniejszego rozporządzenia przez poszczególne państwa za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 16c.

2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdanie z działalności za każdy rok, nie później niż z końcem kwietnia kolejnego roku kalendarzowego. Komisja może określać sprawy uwzględniane w takich sprawozdaniach w drodze aktów wykonawczych. Akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16c.

3. Państwa członkowskie regularnie wysyłają odpowiednie informacje dotyczące swojej wykładni i stosowania rozporządzenia do Komisji, która udostępnia takie informacje w formie elektronicznej innym państwom członkowskim.

4. Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja może badać przypadki, w których powstają różnice w stosowaniu i egzekwowaniu dowolnych przepisów niniejszego rozporządzenia, zwłaszcza dotyczące wykładni nadzwyczajnych okoliczności, a także wyjaśnia przepisy rozporządzenia w celu propagowania wspólnego podejścia. W tym celu po konsultacjach z komitetem, o którym mowa w art. 16c, Komisja może przyjąć zalecenie.

5. Na wniosek Komisji krajowe organy wykonawcze przeprowadzają dochodzenie w sprawie określonych podejrzanych praktyk stosowanych przez jednego lub kilku przewoźników lotniczych i przekazują Komisji swoje ustalenia w ciągu czterech miesięcy od otrzymania wniosku.

Artykuł 16c

Procedura komitetowa

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

2. W przypadku odwołania do niniejszego ustępu zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

16. artykuł 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Sprawozdanie

Do dnia 1 stycznia 2017 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie z funkcjonowania i wyników niniejszego rozporządzenia, w szczególności uwzględniając wpływ odszkodowań na duże opóźnienia i ograniczenia w zakresie zakwaterowania w przypadku wystąpienia długotrwałych nadzwyczajnych okoliczności. Komisja przedstawia również sprawozdanie dotyczące poprawy ochrony pasażerów linii lotniczych w związku z lotami z państw trzecich obsługiwanych przez przewoźników innych niż wspólnotowi w kontekście międzynarodowych porozumień dotyczących transportu lotniczego. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.

17. Załącznik 1 do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik 1 do rozporządzenia 261/2004.”.

Artykuł 2

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

1. artykuł 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy udostępnia w porcie lotniczym formularze skargi, umożliwiające pasażerowi natychmiastowe złożenie takiej skargi dotyczącej uszkodzonego lub opóźnionego bagażu. Taki formularz skargi, który może przyjąć postać formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR), przyjmowany jest jako skarga przez przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym zgodnie z art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej. Ta możliwość pozostaje bez wpływu na prawo pasażera do złożenia skargi inną drogą w terminie określonym konwencją montrealską.”;
2. artykuł 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 1, w przypadku śmierci płatność zaliczkowa nie może być mniejsza niż wyrażona w euro równowartość 18 096 SDR na pasażera. Komisja ma prawo dostosowywać tę kwotę, w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 6c, w świetle decyzji Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej. Dostosowanie kwoty podanej powyżej skutkuje również modyfikacją odpowiedniej kwoty w załączniku.”;
3. do art. 6 ust. 1 dodaje się następujące zdanie:

„Komisja ma prawo dostosowywać kwotę podaną w załączniku, z wyjątkiem kwoty, o której mowa w art. 5 ust. 2, w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 6c, w świetle decyzji Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 24 ust. 2 konwencji montrealskiej.”;
4. dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 6a

1. Każdorazowo przewoźąc zarejestrowane wózki inwalidzkie bądź inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze, przewoźnik lotniczy i jego przedstawiciele oferują każdej osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, zdefiniowanej w art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006²⁵, możliwość nieodpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu zgodnie z art. 22 ust. 2

²⁵ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1.

konwencji montrealskiej w momencie dokonywania rezerwacji i nie później niż w momencie przekazania sprzętu przewoźnikowi.

2. W przypadku zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia sprzętu służącego do poruszania się, odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest ograniczona do sumy zadeklarowanej przez daną osobę w momencie przekazywania zarejestrowanego sprzętu służącego do poruszania się wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. W przypadku zniszczenia, zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie zarejestrowanych wózków inwalidzkich bądź innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych, wspólnotowy przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność do sumy nieprzekraczającej sumy zadeklarowanej przez pasażera, o ile nie udowodni, że suma, której dotyczy roszczenie jest większa niż rzeczywisty interes danej osoby w dostawie do miejsca przeznaczenia.

Artykuł 6b

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

- warunki umów transportu lotniczego;
- systematyczne oferowanie specjalnej deklaracji interesu w odniesieniu do zarejestrowanego sprzętu służącego do poruszania się, a także odpowiednią wysokość odszkodowań w przypadku uszkodzeń takiego sprzętu;
- płatności zaliczek zgodnie z art. 5 ust. 1 w stosownych przypadkach;
- zastosowanie art. 6.

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

3. Ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

4. W swoich sprawozdaniach rocznych na podstawie art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, krajowe organy wykonawcze publikują również statystyki dotyczące ich działalności, a także sankcje nakładanych w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6c

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 1, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie.

Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

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

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 ust. 1 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada, poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 6d

1. Przewoźnicy lotniczy mają pełną swobodę ustalania warunków, na których zezwalają na przewóz bagażu, określają oni jednak jednoznacznie w momencie rezerwacji i przy stanowiskach odprawy (w tym także przy samoobsługowych urządzeniach do odprawy) maksymalne wymogi odnośnie do bagażu, który pasażerowie mogą przewieźć w kabinie pasażerskiej i w przedziale bagażowym statku powietrznego w ramach każdego lotu objętego daną rezerwacją, włącznie z wszelkimi ograniczeniami liczby sztuk bagażu, które zostaną zastosowane w ramach udzielonego maksymalnego limitu. W przypadku zastosowania dodatkowych opłat za przewóz bagażu przewoźnicy lotniczy wyraźnie określą ich szczegóły w momencie rezerwacji i – na żądanie – w porcie lotniczym.

2. Jeśli szczególne okoliczności, takie jak względy bezpieczeństwa lub zmiana typu statku powietrznego po dokonaniu rezerwacji, wykluczają przewóz w kabinie pasażerskiej przedmiotów dopuszczonych wymogami dotyczącymi bagażu, przewoźnik lotniczy może przewieźć je w przedziale bagażowym statku powietrznego nie pobierając jednak dodatkowych opłat od pasażera.

3. Prawa te nie dotyczą ograniczeń bagażu podręcznego ustanowionych przez unijne i międzynarodowe przepisy w zakresie bezpieczeństwa takie jak rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i (WE) nr 820/2008.

Artykuł 6e

1. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy umożliwia pasażerowi przewóz instrumentu muzycznego w kabinie pasażerskiej statku powietrznego z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa i specyfikacji technicznych oraz ograniczeń dotyczących danego statku powietrznego. Instrumenty muzyczne przyjmuje się do przewozu w kabinie statku powietrznego pod warunkiem, że można je umieścić bezpiecznie w odpowiednim przedziale bagażowym w kabinie lub pod siedzeniem odnośnego pasażera. Przewoźnik lotniczy może stwierdzić, że instrument muzyczny stanowi część bagażu podręcznego pasażera i nie będzie przewożony odrębnie od takiego bagażu.

2. W przypadku gdy instrument muzyczny jest zbyt duży, aby można go było bezpiecznie umieścić w odpowiednim przedziale bagażowym w kabinie lub pod siedzeniem odnośnego pasażera, przewoźnik lotniczy może domagać się uiszczenia drugiej opłaty za przelot, przy czym takie instrumenty muzyczne przewożone są jako bagaż podręczny na drugim siedzeniu. W przypadku wykupienia drugiego miejsca przewoźnik lotniczy podejmuje rozsądne wysiłki w celu zapewnienia, aby pasażer i instrument muzyczny zajmowali sąsiednie siedzenia. O ile to możliwe i na odnośną prośbę, instrumenty muzyczne można przewozić w ogrzewanej części przedziału

ładunkowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego. Przewoźnik lotniczy jasno określa w warunkach świadczenia usług sposób przewożenia instrumentów muzycznych i właściwe opłaty.”;

5. artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Do dnia 1 stycznia 2017 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania niniejszego rozporządzenia i jego wyników. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.”;

6. załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2027/97 zastępuje się załącznikiem 2 do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

Załącznik 1

Załącznik: niewyczerpujący wykaz okoliczności uważanych za nadzwyczajne do celów niniejszego rozporządzenia

1. Za nadzwyczajne uważa się następujące okoliczności:

- (i) klęski żywiołowe uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu;
- (ii) problemy techniczne niestanowiące części normalnego działania statku powietrznego, takie jak wykrycie w trakcie danego lotu usterki uniemożliwiającej jego normalną kontynuację lub ukryta usterka konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu;
- (iii) zagrożenia, akty sabotażu lub terroryzmu uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu;
- (iv) ryzyko zdrowotne stwarzające zagrożenie dla życia lub nagłe przypadki wymagające pomocy medycznej i wymuszające przerwanie lub zmianę trasy danego lotu;
- (v) ograniczenia dotyczące zarządzania ruchem lotniczym bądź zamknięcie przestrzeni powietrznej lub portu lotniczego;
- (vi) warunki meteorologiczne zagrażające bezpieczeństwu lotu; oraz
- (vii) spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego lub ważnych usługodawców, takich jak porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

2. Za nadzwyczajne nie uważa się następujących okoliczności:

- (i) problemy techniczne stanowiące część normalnego działania statku powietrznego, takie jak problem zidentyfikowany podczas rutynowego przeglądu lub kontroli statku powietrznego przed lotem bądź też powstający w wyniku nieprawidłowego przeprowadzenia takiego przeglądu lub kontroli przed lotem; oraz
- (ii) niedostępność załogi lotniczej lub personelu pokładowego (chyba że jest spowodowana sporem zbiorowym).

Załącznik 2

„ZALĄCZNIK

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH Z TYTUŁU PRZEWOZU PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

Niniejsze ogłoszenie informacyjne stanowi podsumowanie zasad odpowiedzialności stosowanych przez wspólnotowych przewoźników lotniczych, zgodnie przepisami UE i konwencji montrealskiej.

ODSZKODOWANIE W PRZYPADKU ŚMIERCI LUB USZKODZENIA CIAŁA

Nie ma finansowych ograniczeń odpowiedzialności z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci pasażera w wyniku wypadku na pokładzie statku powietrznego bądź podczas wchodzenia na pokład lub opuszczania go. Przewoźnik nie może wyłączać ani ograniczać swojej odpowiedzialności za szkody w wysokości do 113 100 SDR (przybliżona kwota w walucie lokalnej). Powyżej tej kwoty przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeśli potrafi udowodnić, że nie dopuścił się zaniedbania ani nie popełnił innego błędu, bądź że szkoda powstała wyłącznie w wyniku zaniedbania lub innego błędu osoby trzeciej.

WYPŁATY ZALICZEK

Jeśli pasażer zginął lub został ranny, w ciągu 15 dni od ustalenia osoby uprawnionej do odszkodowania przewoźnik lotniczy ma obowiązek wypłacenia zaliczki na pokrycie najpilniejszych potrzeb ekonomicznych. W przypadku śmierci taka zaliczka nie może być niższa niż 18 096 SDR (przybliżona kwota w walucie lokalnej).

SPÓŹNIENIA PASAŻERA

W przypadku spóźnienia się pasażera przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody, chyba że podjął wszystkie uzasadnione działania w celu uniknięcia szkody lub nie miał możliwości podjęcia takich działań. Odpowiedzialność za spóźnienie się pasażera zawinione przez przewoźnika jest ograniczona do 4694 SDR (przybliżona kwota w walucie lokalnej).

ZAGUBIENIE, USZKODZENIE LUB OPÓŹNIENIE BAGAŻU

W przypadku utraty, uszkodzenia lub opóźnionego dostarczenia bagażu przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody w wysokości do 1113 SDR (przybliżona kwota w walucie lokalnej), przy czym limit odszkodowania stosuje się w przeliczeniu na pasażera, a nie na sztukę zarejestrowanego bagażu, chyba że przewoźnik i pasażer poprzez specjalną deklarację interesu uzgodnili wyższy limit. W przypadku uszkodzenia lub utraty bagażu przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeśli uszkodzenie lub utrata jest wynikiem szczególnej charakterystyki lub usterki bagażu. W przypadku opóźnionego bagażu przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeśli podjął wszystkie uzasadnione działania w celu uniknięcia szkody spowodowanej opóźnieniem bagażu lub jeśli nie miał możliwości podjęcia takich działań. W przypadku bagażu podręcznego, w tym rzeczy osobistych, przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność tylko jeśli szkoda wystąpiła z jego winy.

PODWYŻSZONY LIMIT ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA BAGAŻ

Pasażer może skorzystać z podwyższonego limitu odpowiedzialności przewoźnika za bagaż przez złożenie specjalnej deklaracji nie później niż przy odprawie i wniesienie dodatkowej

opłaty, jeśli jest wymagana. Taka dodatkowa opłata określana jest według taryfy związanej z dodatkowymi kosztami transportu i ubezpieczenia odnośnego bagażu powyżej limitu odpowiedzialności wynoszącego 1131 SDR. Taryfę udostępnia się pasażerom na żądanie. Pasażerom niepełnosprawnym i pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej systematycznie oferuje się możliwość nieodpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu dotyczącej przewozu należącego do nich sprzętu służącego do poruszania się.

TERMINY SKŁADANIA SKARG DOTYCZĄCYCH BAGAŻU

W przypadku uszkodzenia, opóźnienia, zagubienia lub opuszczenia bagażu, pasażer powinien w każdym razie jak najszybciej złożyć pisemną skargę do przewoźnika. W przypadku uszkodzenia bagażu skargę należy złożyć w ciągu siedmiu dni, a w przypadku opóźnienia w ciągu 21 dni. W obu przypadkach termin liczy się od dnia, w którym bagaż przekazano do dyspozycji pasażera. Aby możliwe było łatwe złożenie skargi w tych terminach, przewoźnik lotniczy musi zaoferować pasażerom możliwość wypełnienia formularza skargi w porcie lotniczym. Taki formularz skargi, który może przyjąć postać formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR), musi zostać przyjęty jako skarga przez przewoźnika lotniczego w porcie lotniczym.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKÓW ZAWIERAJĄCYCH UMOWĘ I FAKTYCZNYCH

Jeżeli przewoźnik faktycznie wykonujący lot nie jest tym samym przewoźnikiem, co przewoźnik lotniczy zawierający umowę, pasażer ma prawo złożyć skargę lub roszczenie o naprawienie szkody do każdego z nich. Dotyczy to także przypadków, w których z faktycznym przewoźnikiem uzgodniono specjalną deklarację interesu w dostawie.

TERMIN WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

Jakiegokolwiek postępowanie przed sądem z tytułu roszczeń o poniesione szkody musi zostać wniesione w ciągu dwóch lat od daty przylotu samolotu lub od dnia, w którym samolot miał przylecieć.

PODSTAWA POWYŻSZYCH ZASAD

Podstawą zasad opisanych powyżej jest konwencja montrealaska z dnia 28 maja 1999 r., która została wdrożona we Wspólnocie rozporządzeniem (WE) nr 2027/97 (zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 i rozporządzeniem (UE) nr xxx) oraz przepisami krajowymi państw członkowskich.”.