

Środa, 5 lutego 2014 r.

P7_TA(2014)0092

Odszkodowanie i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2014 r. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2017/C 093/60)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0130),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0066/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A7-0020/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2013)0072

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 5 lutego 2014 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2014 zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w 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,

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 115

Środa, 5 lutego 2014 r.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów ⁽⁴⁾, a także rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych ⁽⁵⁾ 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”, w którym zapowiedziano środki mające na celu zapewnienie zbioru wspólnych praw, w szczególności pasażerom linii lotniczych, a także należyte egzekwowanie takich praw.
- (2a) **Usługi transportu lotniczego są przedpłacane przez pasażera oraz subsydiowane bezpośrednio lub pośrednio przez podatnika. W związku z powyższym bilety lotnicze powinny być traktowane jako „umowy dotyczące wyników”, w których przewoźnicy lotniczy gwarantują, iż wywiążą się ze zobowiązań wynikających z umowy z zachowaniem najwyższej staranności. [Popr. 1]**
- (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~~ **wyczerpującego** wykazu okoliczności w sposób oczywisty uważanych za nadzwyczajne lub zwyczajne. **Komisji zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów w odniesieniu do uzupełniania tego wykazu w razie konieczności. [Popr. 2]**
- (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 **Sprawiedliwości** 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 Definicja „odmowa przyjęcia na pokład” powinna obejmować przypadki, kiedy planowany czas odlotu przesunięto na wcześniejszą godzinę, w konsekwencji czego pasażer nie zdążył na lot. [Popr. 3]**

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 115.

⁽²⁾ Dz.U. C , , s. .

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2014 r.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1).

Środa, 5 lutego 2014 r.

- (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 w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek⁽¹⁾. 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 podzielią się obsługą takich roszczeń.~~ **Przewoźnicy lotniczy i organizatorzy turystyki powinni niezwłocznie przekazać pasażerom dowody niezbędne do sfinalizowania ich roszczeń.** [Popr. 4]
- (7) W celu podniesienia poziomu ochrony **nie powinno być możliwe odmawianie** pasażerom ~~nie powinno się odmawiać~~ wejścia na pokład w celu odbycia **części** podróży powrotnej na podstawie biletu powrotnego w sytuacjach, ~~gdy umotywowane faktem, że nie odbyli oni podróży do miejsca przeznaczenia~~ **wykorzystali wszystkich segmentów biletu lotniczego.** [Popr. 5]
- (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. [Popr. 6]
- (9) Należy wyjaśnić, że w przypadkach odwołania lotu wybór między otrzymaniem zwrotu należności, kontynuacją podróży po zmianie jej planu i odbyciem podróży **później tego samego dnia lub** w późniejszym terminie należy do pasażera, a nie do przewoźnika lotniczego. [Popr. 7]
- (9a) **W przypadku gdy pasażer rezygnuje z lotu, przewoźnicy lotniczy powinni być zobowiązani do nieodpłatnego zwrotu już zapłaconych podatków.** [Popr. 8]
- (9b) **Jeżeli w wyniku porozumienia pasażer zdecyduje się na przelot w późniejszym terminie, należy zwrócić wszystkie koszty podróży do portu lotniczego i z portu lotniczego poniesione w związku z odwołanym lotem. Koszty te powinny zawsze obejmować koszty podróży środkami transportu publicznego, opłaty za przejazdy taksówką i opłaty za parking na lotnisku.** [Popr. 9]
- (9c) **Ochrona finansowa pasażerów w przypadku upadku linii lotniczej stanowi ważny element efektywnego systemu praw pasażerów. Aby poprawić ochronę pasażerów w przypadku odwołania lotów w związku z niewypłacalnością przewoźnika lotniczego lub zawieszeniem jego działalności spowodowanym cofnięciem mu koncesji, przewoźnicy lotniczy powinni być zobowiązani do przedstawienia wystarczającego dowodu potwierdzającego zabezpieczenie zwrotu należności pasażerom lub ich powrotu do kraju.** [Popr. 10]
- (9d) **Utworzenie funduszu gwarancyjnego lub systemu obowiązkowych ubezpieczeń umożliwi na przykład przewoźnikowi lotniczemu zwrócenie pasażerom należności lub zorganizowanie ich powrotu do kraju w przypadku odwołania lotu z powodu niewypłacalności przewoźnika lotniczego lub zawieszenia działalności przewoźnika lotniczego z powodu cofnięcia mu koncesji.** [Popr. 11]
- (10) ~~Porty lotnicze~~ **Organy zarządzające portami lotniczymi** i ich użytkownicy **portów lotniczych**, tacy jak przewoźnicy lotniczy i przedsiębiorstwa zapewniające obsługę naziemną, **instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz przedsiębiorstwa zapewniające opiekę pasażerom niepełnosprawnym i pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej** powinni współpracować ze sobą w ~~przyjąć~~ **stosowne środki umacniające koordynację i współpracę między użytkownikami portów lotniczych mającą na celu zminimalizowanie zminimalizowanie** wpływu wielokrotnych zakłóceń lotu na pasażerów poprzez zapewnienie im opieki i zmiany planu podróży. W tym celu ~~powinni sporządzić plany awaryjne~~ **organy zarządzające portami lotniczymi powinny zapewnić odpowiednią koordynację za pomocą stosownego planu awaryjnego** na wypadek wystąpienia takich sytuacji oraz współpracować przy sporządzaniu takich planów z **władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi. Plany te powinny zostać ocenione przez krajowe organy wykonawcze, które mogą zażądać dostosowań w razie konieczności.** [Popr. 12]
- (10a) **Przewoźnicy lotniczy powinni wprowadzić procedury i działania koordynacyjne w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom odpowiednich informacji. W takich procedurach należy jasno określić, kto w każdym porcie lotniczym będzie odpowiedzialny za zorganizowanie opieki, pomocy, zmiany planu podróży lub za zwrot należności, i kto powinien przygotować proces i warunki świadczenia tych usług.** [Popr. 13]

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 93/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59).

Środa, 5 lutego 2014 r.

- (10b) *Aby udzielać pomocy pasażerom w przypadku zakłóceń w locie czy też sytuacji opóźnienia, uszkodzenia lub zagubienia bagażu, przewoźnicy lotniczy powinni zorganizować na terenie terminali punkty obsługi, w których ich pracownicy lub wyznaczone przez nich strony trzecie udzielają pasażerom niezbędnych informacji na temat przysługujących im praw, w tym procedur składania skarg i pomagają im podjąć natychmiastowe działania. [Popr. 14]*
- (11) W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla pasażerów napotykających duże opóźnienia, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (Sturgeon) **oraz z zasadą równego traktowania, według której podobne sytuacje nie mogą być traktowane w różny sposób.** 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~~ **Powinien on zapewnić** obywatelom podróżującym, w obrębie UE jednolite warunki rekompensat, ~~próg~~. **Jednocześnie niektóre progi** opóźnienia ~~powinien~~ **powinny** być ~~taki sam~~ w odniesieniu do wszystkich podróży wewnątrzunijnych, ale powinien być ~~zróżnicowany~~ **wyższe** w zależności od długości trasy podróży do i z państw trzecich ze względu na szczególne trudności operacyjne napotymane przez przewoźników w odległych portach lotniczych. **Jeżeli chodzi o kwotę rekompensaty, ta sama stawka powinna być zawsze stosowana do tej samej długości danego lotu.** [Popr. 15]
- (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 **lub odmowa przyjęcia na pokład,** powinna zatem skutkować podobnymi prawami. [Popr. 16]
- (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 **oraz z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-11/11 (Air France przeciwko Folkerts)** 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. [Popr. 17]
- (13a) *Co do zasady przewoźnik lotniczy odpowiedzialny za zmianę rozkładu lub opóźnienie jest zobowiązany do zaoferowania pomocy i zmiany planu podróży. Jednak w celu zmniejszenia obciążenia finansowego danego przewoźnika lotniczego odszkodowanie płacone pasażerowi powinno zależeć od opóźnienia poprzedzającego lot łączony w momencie przybycia do punktu przesiadkowego. [Popr. 18]*
- (13b) *Pasażerom niepełnosprawnym lub pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej, którzy utracili lot łączony z powodu opóźnienia spowodowanego przez podmioty świadczące pomoc w danym porcie lotniczym, zapewnia się odpowiednią opiekę na czas, w którym dokonywana jest zmiana planu podróży. Takim pasażerom powinno przysługiwać prawo do dochodzenia odszkodowania od organu zarządzającego portem lotniczym na podobnych zasadach, co pasażerom, których loty są opóźnione lub zostały odwołane przez przewoźnika lotniczego. [Popr. 19]*
- (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 **jednak** możliwość ograniczenia świadczenia opieki **w odniesieniu do długości zakwaterowania, a w przypadkach, gdy pasażerowie sami zorganizują sobie zakwaterowanie, w odniesieniu do kosztów i opieki** po upływie określonego czasu. Ponadto plany awaryjne i szybkie zmiany planów podróży powinny zmniejszać ryzyko długotrwałego unieruchomienia pasażerów w portach lotniczych. [Popr. 20]

Środa, 5 lutego 2014 r.

- (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. [Popr. 21]~~
- (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 **w żadnym razie** nie powinny mieć zastosowania żadne ograniczenia prawa do zakwaterowania w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności lub w odniesieniu do działalności regionalnej **lub w odniesieniu do działalności regionalnej**. [Popr. 22]
- (18a) **Kiedy wspólnotowy przewoźnik lotniczy wymaga, aby osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej podróżowały w towarzystwie opiekuna, opiekunowie nie powinni podlegać opłacie podatków od wylotu w danym porcie lotniczym.** [Popr. 23]
- (18b) **Usługodawcy powinni zapewnić pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym nieograniczone czasowo prawo do nieodpłatnego używania aparatów tlenowych posiadających świadectwo bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego. Komisja powinna sporządzić wykaz zatwierdzonych medycznych aparatów tlenowych we współpracy z odpowiednią branżą oraz z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, zwracając należytą uwagę na wymogi bezpieczeństwa.** [Popr. 24]
- (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, **zmiany rozkładu lub odmowy przyjęcia na pokład**, lecz także powinni zostać należycie poinformowani o przyczynach takiego zakłócenia natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. Informację taką **należy przewoźnik lotniczy ma** zapewnić także w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika prowadzącego działalność w Unii. **Ponadto należy poinformować pasażerów o najprostszych i najszybszych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg, tak aby mogli oni korzystać z przysługujących im praw.** [Popr. 25]
- (21) W celu zapewnienia skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów, rolę krajowych organów wykonawczych należy dokładniej określić i jasno odróżnić od rozpatrywania indywidualnych skarg pasażerów.
- (21a) **Aby wspomóc krajowe organy wykonawcze w pełnieniu ich roli w zakresie wykonywania niniejszego rozporządzenia, przewoźnicy lotniczy powinni przekazać im odpowiednią dokumentację dotyczącą zgodności, która dowodzi ich własnej zgodności ze wszystkimi artykułami niniejszego rozporządzenia mającymi zastosowanie.** [Popr. 26]
- (21b) **Z uwagi na to, że zarobkowy transport lotniczy stanowi zintegrowany rynek Unii, środki mające na celu zagwarantowanie wykonywania niniejszego rozporządzenia będą bardziej skuteczne na szczeblu Unii przy zwiększonym zaangażowaniu Komisji Europejskiej. Dokładniej rzecz biorąc, Komisja Europejska powinna zwiększyć świadomość pasażerów na temat zgodności działań przewoźników lotniczych z wymogami dotyczącymi praw pasażerów poprzez publikowanie wykazu przewoźników, którzy regularnie naruszają postanowienia rozporządzenia.** [Popr. 27]
- (22) Pasażerów należy odpowiednio informować o właściwych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg przewoźnikom lotniczym, **zwracając uwagę na odnośne terminy, zwłaszcza te określone w art. 16a ust. 2**, a także udzielać im odpowiedzi w ~~rozsądnym~~ **możliwie najkrótszym** terminie. Ponadto pasażerowie powinni mieć możliwość składania skarg przeciw przewoźnikom lotniczym w drodze środków pozasądowych. **Państwa członkowskie powinny zapewnić dobrze zorganizowane mediacje, kiedy spór między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym nie mógł zostać rozwiązany.** 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. **W tym celu pasażerowie powinni zawsze otrzymać kompletną listę adresów i danych kontaktowych organów, którym powierzono prowadzenie takich procedur w każdym państwie. Aby umożliwić proste, szybkie i oszczędne rozpatrywanie roszczeń w ramach procedur sądowych i pozasądowych należy wskazywać przede wszystkim możliwość internetowego i alternatywnego rozstrzygnięcia sporów oraz europejskie postępowanie w sprawie drobnych roszczeń.** [Popr. 28]

Środa, 5 lutego 2014 r.

- (22a) **Zgłoszenie roszczenia powinno być zawsze poprzedzone złożeniem skargi. [Popr. 29]**
- (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. **W odniesieniu do pozasądowych rozstrzygnięć sporów limity czasowe są określane zgodnie z dyrektywą 2013/11/UE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alternatywnych metod rozstrzygnięcia sporów konsumenckich** ⁽¹⁾. [Popr. 30]
- (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 ⁽²⁾.
- (26) Na potrzeby przyjmowania decyzji wykonawczych dotyczących treści sprawozdań z działalności przekazywanych Komisji przez państwa członkowskie należy stosować procedurę doradczą.
- (26a) **Aby zwiększyć pewność prawa dla pasażerów i przewoźników lotniczych, powinno być możliwe sprecyzowanie pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w oparciu o prace krajowych organów wykonawczych i wyroki sądów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.** [Popr. 31]
- (27) W celu zapewnienia rekompensaty pełnej wartości sprzętu służącego do poruszania się w przypadku jego uszkodzenia lub utraty przewoźnicy lotniczy ~~powinni nieodpłatnie oferować osobom~~ **oraz podmioty świadczące pomoc w danym porcie lotniczym informują pasażerów niepełnosprawnych lub pasażerów** o ograniczonej sprawności ruchowej, **w momencie rezerwacji oraz ponownie w chwili odprawy, o** możliwości złożenia specjalnej deklaracji interesu, zgodnie z konwencją montrealską, umożliwiają im ubieganie się o pełne odszkodowanie z tytułu utraty bądź uszkodzenia. **Przewoźnicy lotniczy w trakcie procesu rezerwacji biletów mają obowiązek informować pasażerów o istnieniu takiej deklaracji i wynikających z niej praw.** [Popr. 32]
- (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. **Aby umożliwić zainteresowanym pasażerom ocenę, czy ich instrument może być przechowywany jako bagaż w kabinie, przewoźnicy lotniczy powinni poinformować ich o wymiarach przetrzeźni do przechowywania bagażu.** Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 należy odpowiednio zmienić. [Popr. 33]
- (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~~ **we wszystkich portach lotniczych należy utworzyć specjalny punkt reklamacji bagażowej, w którym pasażerowie mieliby** możliwość złożenia skargi ~~poprzez udostępnienie im~~ **formularza w dniu przylotu. W tym celu przewoźnicy lotniczy powinni udostępnić pasażerom formularz** skargi. Może on także mieć formę standardowego formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR). **Komisja powinna opracować ujednoczony formularz skargi w drodze aktów wykonawczych.** [Popr. 34]

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygnięcia sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywa w sprawie ADR w sporach konsumenckich) (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 65).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Środa, 5 lutego 2014 r.

- (32) Artykuł 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2027/97 stał się przestarzały, gdyż kwestie ubezpieczenia są obecnie regulowane rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 785/2004 w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych⁽¹⁾. 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, 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.
- (35a) Aby poprawić ochronę pasażerów poza granicami Unii, kwestie dotyczące praw pasażerów powinny być nieustannie przedmiotem umów dwustronnych i międzynarodowych. [Popr. 35]**
- (35b) Szczególne udogodnienia dla pasażerów o dużym stopniu niepełnosprawności, wymagających dostępu do przebiegłości i toalet (tzw. „pomieszczeń socjalnych”), powinny być zapewniane nieodpłatnie pasażerom we wszystkich portach lotniczych Unii obsługujących ponad 1 milion pasażerów rocznie. [Popr. 36]**
- (35c) Krajowe organy wykonawcze powołane przez państwa członkowskie nie zawsze dysponują wystarczającymi uprawnieniami, aby zapewnić skuteczną ochronę praw pasażerów. W związku z powyższym państwa członkowskie powinny przyznać krajowym organom wykonawczym wystarczające uprawnienia, mające na celu sankcjonowanie naruszeń oraz rozwiązywanie sporów między pasażerami a podmiotami z branży, a wszystkie krajowe organy wykonawcze powinny w pełni prowadzić postępowania dotyczące wszystkich otrzymanych skarg. [Popr. 37]**

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

-1) do art. 1 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„d) w przypadku przeniesienia do klasy o niższym standardzie;” [Popr. 38]

-1a) w art. 1 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„e) utraty lotu łączonego;” [Popr. 39]

-1b) w art. 1, ust. 3 zostaje skreślony. [Popr. 174/rev]

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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).”;

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1).

Środa, 5 lutego 2014 r.

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 wycieczek⁽¹⁾, która w sposób nieokazjonalny organizuje wyjazdy turystyczne oraz sprzedaje je lub oferuje do sprzedaży bezpośrednio lub za pośrednictwem punktu sprzedaży detalicznej»; [Popr. 40]

⁽¹⁾ Dz.U. C 158 z 23.6.1990, s. 59.

ba) litera g) otrzymuje brzmienie:

„rezerwacja» oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora;»; [Popr. 41]

c) definicja w lit. i) otrzymuje brzmienie:

„osoba niepełnosprawna” lub „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 lotniczą, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej bądź przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności lub wieku i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz przystosowania do szczególnych potrzeb takiej osoby usług dostępnych dla wszystkich pasażerów;»; [Popr. 42]

ca) litera j) otrzymuje brzmienie:

„odmowa przyjęcia na pokład» oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróżnymi. Jeżeli zmiana godziny odlotu spowodowała utratę możliwości skorzystania z danego lotu przez pasażera, lot ten jest uważany za taki, na który pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład;»; [Popr. 43]

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, a pasażerowie tego statku powietrznego zostali przeniesieni na inne loty, uważa się za lot odwołany;»; [Popr. 44]

e) dodaje się definicje w brzmieniu:

„m) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają okoliczności, na które, ze względu na swój charakter lub źródło, przewoźnik lotniczy nie wpisują się w ramy ma wpływu w trakcie normalnego wykonywania swojej działalności danego przewoźnika lotniczego, i które nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie są związane z obowiązkami leżącymi po jego stronie w zakresie stosowania przyjętych zasad bezpieczeństwa. Do celów niniejszego rozporządzenia, nadzwyczajne okoliczności obejmują są ograniczone do okoliczności wyszczególnione wyszczególnionych w załączniku; [Popr. 45]

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 oraz jednego numeru rezerwacji lub na podstawie obydwu tych numerów ma umożliwić pasażerowi przybycie do punktu przesiadkowego w celu odbycia kolejnego lotu albo, w stosownym przypadku w kontekście art. 6a, jeśli tak wynika z kontekstu, taki inny lot odbywający się z punktu przesiadkowego; [Popr. 46]

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;

Środa, 5 lutego 2014 r.

- 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 **zgodnie z uprawnieniami**; [Popr. 47]
- 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, **takie jak koszty odprawy, dostarczenia biletów i wydania karty pokładowej, wnoszenia minimalnej ilości bagażu, w tym jednej sztuki bagażu ręcznego, jednej sztuki bagażu odprawionego oraz rzeczy niezbędnych, a także wszystkie koszty związane z dokonywaniem płatności, takie jak koszty karty kredytowej; opublikowana wcześniej cena biletu zawsze odzwierciedla końcową cenę biletu do zapłacenia**; [Popr. 48]
- t) »cena lotu« oznacza wartość otrzymaną poprzez przemnożenie ceny biletu przez współczynnik długości lotu do całkowitej długości podróży objętej (lub objętych) biletom; **jeśli cena biletu nie jest znana, wysokość jakiegokolwiek zwrotu należności jest równa dodatkowi płaconemu za miejsca premium w przypadku danego lotu**; [Popr. 49]
- 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 zakończeniem** 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; [Popr. 50]
- 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;
- ya) »opóźnienie odlotu« oznacza różnicę czasu między godziną przylotu wskazaną na bilecie pasażera a rzeczywistą godziną przylotu. Lot, w którego ramach statek powietrzny wystartował, lecz był następnie zmuszony do powrotu do portu lotniczego wyjścia i ponownego startu w późniejszym czasie uważa się za lot, którego przybycie zostało opóźnione. Również lot, którego kierunek został zmieniony, ale który ostatecznie dotarł do docelowego portu lotniczego lub portu lotniczego znajdującego się w sąsiedztwie docelowego portu lotniczego, uważa się za lot, którego przybycie zostało opóźnione; [Popr. 51]
- yb) »zmiana planu podróży« oznacza alternatywną ofertę przelotu umożliwiającą pasażerowi dotarcie do celu podróży bez ponoszenia dodatkowych kosztów.«;” [Popr. 52]

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, **lub – w przypadku lotu łączonego – o którym mowa w art. 6a**, stawią się do wejścia na pokład, [Popr. 53]

— 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

Środa, 5 lutego 2014 r.

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

aa) w ust. 3 dodaje się punkt w brzmieniu:

„3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, w tym dzieci poniżej 2. roku życia, dla których nie zostało wykupione własne miejsce. Jednakże ma ono zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego.”; [Popr. 54]

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 ~~jedną~~ umową przewozu **oraz w ramach jednej rezerwacji**, z wykorzystaniem innego rodzaju transportu lub śmigłowca, ~~niniejsze rozporządzenie art. 6a~~ ma zastosowanie w odniesieniu do całości podróży, a część podróży odbywająca się z wykorzystaniem innego rodzaju transportu uważa się za lot łączony do celów niniejszego rozporządzenia, **pod warunkiem że tak wskazano w umowie przewozu. Przewoźnik lotniczy odpowiada za wykonanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do całej podróży.**”; [Popr. 55]

c) ustęp 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów **linii lotniczych** 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 **u przewoźnika lotniczego** oraz na podstawie dyrektywy Rady 90/314/EWG **u organizatora**, 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.”; [Popr. 56]

3. w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

-a) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, powinien on najpierw wezwać ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych pomiędzy danym pasażerem a przewoźnikiem lotniczym obsługującym. Ochotnikom należy udzielić informacji o przysługujących im prawach zgodnie z art. 14 ust. 2, udzielić im pomocy na zasadach określonych w art. 8, a w przypadkach, kiedy uzgodniony czas wylotu ma miejsce po upływie co najmniej dwóch godzin od początkowego czasu wylotu, obsługujący przewoźnik lotniczy zapewni pasażerowi opiekę zgodnie z art. 9, traktując pomoc i opiekę jako dodatek do korzyści wspomnianych w niniejszym ustępie.”; [Popr. 57]

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.”; [Popr. 58]

aa) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Przewoźnicy lub ich reprezentanci nie mogą odmówić przyjęcia pasażera na pokład w lotach krajowych z powodu braku ważności dokumentu przewozowego, jeżeli pasażer okaże dokument potwierdzający jego tożsamość określony w przepisach krajowych państwa, w którym odbywa się odprawa.” [Popr. 169]

Środa, 5 lutego 2014 r.

b) dodaje się dwa ustępy w brzmieniu:

~~„4. Ustępy 1, 2 i 3 mają również zastosowanie do biletów powrotnych w przypadku gdy pasażerowi odmówiono~~**Nie można odmówić pasażerom** przyjęcia na pokład w celu odbycia podróży powrotnej, **w tym składającej się z wielu lotów**, ze względu na fakt, że nie wziął on udziału w podróży do miejsca przeznaczenia **objętej biletom powrotnym** lub nie uiścił dodatkowej opłaty na ten cel. **W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli zastosowanie mają ust. 1 i 2. Ponadto obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca odnośnym pasażerom odszkodowanie zgodnie z art. 7 i udziela im pomocy zgodnie z art. 8 i 9.**

Pierwszy akapit niniejszego ustępu nie ma zastosowania w sytuacji, w której bilet obejmuje loty wieloczęściowe, a pasażerom odmówi się przyjęcia na pokład ze względu na fakt, że przelot w ramach danej podróży nie został wykorzystany we wszystkich poszczególnych lotach lub loty nie zostały wykorzystane w uzgodnionej kolejności wskazanej na bilecie. [Popr. 59]

5. Jeśli pasażer lub pośrednik działający w imieniu pasażera zgłasza ~~błąd błędy~~ pisowni w nazwisku jednego lub kilku pasażerów objętych tą samą umową przewozu, mogący prowadzić do odmowy przyjęcia na pokład, przewoźnik lotniczy dokonuje odpowiedniej korekty **tych błędów** 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.”; [Popr. 60]

ba) dodaje się akapit w brzmieniu:

„5a. Ustępy 1, 2 i 4 mają zastosowanie także w przypadkach, w których pasażer traci lot, ponieważ:

a) **samolot wystartował przed planowanym czasem wylotu, a pasażer przybył do portu lotniczego punktualnie zgodnie z art. 3 ust. 2; lub**

b) **planowany czas odlotu został przyspieszony, a pasażer nie został poinformowany o tym fakcie z wyprzedzeniem co najmniej 24 godzin. Ciężar dowodu w kwestii tego, że pasażer został poinformowany we właściwym czasie o zmianie planowanego czasu odlotu, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.”**

Ponadto obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca odnośnemu pasażerowi odszkodowanie zgodnie z art. 7 i udziela mu pomocy zgodnie z art. 8 i 9. [Popr. 61]

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 **później tego samego dnia lub** w późniejszym terminie, zgodnie z art. 8; oraz [Popr. 63]

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”;

aa) **ustęp 2 otrzymuje brzmienie:**

~~„2. Gdy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu, otrzymują oni wyjaśnienie dotyczące możliwości alternatywnego połączenia lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy lub organizator mają obowiązek w pełni poinformować ich o przysługujących im prawach zgodnie z art. 5 ust. 1 oraz o alternatywnych rodzajach transportu.”; [Popr. 64]~~

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 takim zakresie, w jakim mają one wpływ na dany lot lub na poprzedni lot obsługiwany przez ten sam statek powietrzny. Jeżeli dowód zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie został przedstawiony przez przewoźnika lotniczego na piśmie, przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 7.

Środa, 5 lutego 2014 r.

Akapit pierwszy nie zwalnia przewoźników lotniczych z obowiązku udzielenia pomocy pasażerom, określonego w art. 5 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia.”; [Popr. 65]

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 **Na wypadek odwołania więcej niż jednego lotu lub opóźnienia więcej niż jednego lotu, mogącego skutkować unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów, w tym w przypadku niewypłacalności przewoźników lotniczych lub cofnięcia im koncesji, organy zarządzające portami lotniczymi powinny zapewnić odpowiednią koordynację** użytkowników, w szczególności przewoźników lotniczych i podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, były koordynowane **portu lotniczego** w drodze odpowiedniego planu awaryjnego w portach lotniczych, które w ciągu ostatnich trzech kolejnych lat obsługiwały nie mniej niż **półtora miliona pasażerów rocznie** 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 **jest sporządzany przez organ zarządzający portem lotniczym, we współpracy z użytkownikami portu lotniczego, w szczególności przewoźnikami lotniczymi, podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i sklepami prowadzącymi sprzedaż detaliczną na terenie portu lotniczego, a także podmiotami świadczącymi specjalną pomoc dla pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej oraz, w stosownych przypadkach, przy udziale właściwych władz i organizacji krajowych, regionalnych lub lokalnych.**

Organ zarządzający portem lotniczym przedstawia plan awaryjny i wszelkie zmiany w nim krajowemu organowi wykonawczemu zgodnie z art. 16. **Państwa członkowskie dopilnowują, aby krajowy organ wykonawczy miał zarówno zdolności, jak i zasoby do skutecznego działania w związku z planami awaryjnymi i ich dostosowywaniem w razie konieczności.**

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.” [Popr. 66]

ca) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. O ile przewoźnicy lotniczy nie mogą zmniejszyć swoich zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu, o tyle plan awaryjny, o którym mowa w ust. 5, należy sporządzić w celu określenia skoordynowanych działań, jeżeli istnieje taka konieczność, aby zapewnić udzielenie odpowiednich informacji i pomocy unieruchomionym w porcie lotniczym pasażerom, a szczególnie osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, zwłaszcza w odniesieniu do:

- udzielania informacji pasażerom unieruchomionym w porcie lotniczym lub do niego zmierzającym w celu rozpoczęcia podróży drogą lotniczą;
- udzielania doraźnej pomocy w zakresie zakwaterowania w sytuacji, gdy duża liczba pasażerów unieruchomionych w porcie lotniczym przekracza możliwości kwaterek bazy hotelowej;
- udzielania informacji i pomocy pasażerom, których dotyczą ograniczenia określone w art. 9 ust. 4 i 5;
- zmiany planu podróży pasażerów unieruchomionych w porcie lotniczym za sprawą alternatywnych przewoźników i rodzajów transportu, po obniżonej cenie lub bezpłatnie, jeżeli obsługujący przewoźnik zaprzestał działalności.”; [Popr. 67]

cb) dodaje się ust. 5b w brzmieniu:

„5b. Przewoźnicy lotniczy opracowują i wdrażają szczegółowe procedury umożliwiające im zapewnienie w skuteczny i spójny sposób zgodności z niniejszym rozporządzeniem, zwłaszcza w przypadkach opóźnień, odwołań, odmowy przyjęcia na pokład, masowych zakłóceń i niewypłacalności. Takie procedury jasno określają osobę kontaktową z ramienia przewoźnika lotniczego w każdym porcie lotniczym, która jest odpowiedzialna za przekazywanie wiarygodnych informacji dotyczących opieki, pomocy, zmian planu podróży oraz zwrotów należności, jak również za przyjmowanie niezbędnych środków doraźnych. Przewoźnik lotniczy określa procedury i warunki świadczenia powyższych usług w taki sposób, aby dany przedstawiciel był w stanie niezwłocznie wypełnić powyższy obowiązek. Przewoźnik lotniczy komunikuje takie procedury i jakiegokolwiek zmiany tych procedur krajowemu organowi wykonawczemu wyznaczonemu zgodnie z art. 16.”; [Popr. 68]

Środa, 5 lutego 2014 r.

cc) *dodaje się ust. 5c w brzmieniu:*

„5c. Odwołanie lotu z powodu niewypłacalności, bankructwa, zawieszenia lub zakończenia działalności przewoźnika lotniczego uprawnia unieruchomionych pasażerów do otrzymania zwrotu należności, biletu powrotnego lub zmiany planu podróży, jak również do otrzymania opieki, zgodnie z art. 8 i 9 niniejszego rozporządzenia. Również pasażerom, którzy jeszcze nie rozpoczęli podróży, przysługuje zwrot należności. Przewoźnicy lotniczy wykazują, że podjęli wszystkie konieczne środki, takie jak wybór ubezpieczenia lub stworzenie funduszu gwarancyjnego, w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom, w razie potrzeby, opieki, zwrotu należności lub zmiany planu podróży. Wszyscy odnośni pasażerowie mają prawo do skorzystania z wyżej wymienionych zabezpieczeń bez względu na miejsce zamieszkania, miejsce odlotu lub miejsce sprzedaży biletu.”; [Popr. 69]

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 przesuwą 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~~ **trzy godziny** i obejmuje ~~jedną lub kilka nocy~~ **godziny nocne**, pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. b) i w art. 9 ust. 1 lit. c); oraz **[Popr. 71]**
- (iii) jeśli opóźnienie wynosi co najmniej ~~pięć godzin~~ **trzy godziny**, pomoc, o której mowa w art. 8 ust. 1 ~~lit. a)~~. **[Popr. 72]**

1a. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy przyspiesza planowany czas odlotu o ponad trzy godziny, proponuje on pasażerom otrzymanie zwrotu należności, o którym mowa w art. 8 ust. 1 lit. a), lub zmianę planu podróży, o której mowa w art. 8 ust. 1 lit. b). Pasażer może samodzielnie zorganizować swoją własną zmianę planu podróży i domagać się zwrotu związanych z tym kosztów, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie przedstawi mu propozycji zmiany planu podróży, o której mowa w art. 8 ust. 1 lit. b). [Popr. 73]

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~~ **po upływie co najmniej trzech** godzin od planowego czasu przylotu w przypadku wszystkich podróży ~~wewnętrznych oraz podróży do i z państw trzecich~~ na trasie długości poniżej 3500 km;
- b) ~~przed upływem dziewięciu~~ **po upływie co najmniej pięciu** godzin od planowego czasu przylotu w przypadku podróży ~~wewnętrznych na trasie długości powyżej 3500 km lub w przypadku podróży~~ do i z państw trzecich na trasie długości 3500–6000 km;
- c) ~~przed upływem dwunastu~~ **po upływie co najmniej siedmiu** godzin od planowego czasu przylotu w przypadku podróży do i z państw trzecich na trasie długości powyżej 6000 km. **[Popr. 74]**

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 **takim** zakresie, w jakim mają one wpływ na dany lot lub na poprzedni lot obsługiwany przez ten sam statek powietrzny. **Jeżeli dowód zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie został przedstawiony przez przewoźnika lotniczego na piśmie, przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 7. Powyższe nie zwalnia przewoźników lotniczych z obowiązku udzielenia pomocy pasażerom, określonego w art. 5 ust. 1 lit. b). [Popr. 75]**

Środa, 5 lutego 2014 r.

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~~ **dwóch** godzin, statek powietrzny powraca do punktu przyjęcia 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. **Jeśli całkowity czas opóźnienia wyniesie więcej niż trzy godziny od planowego czasu wylotu, pasażerom przysługuje prawo do skorzystania z tej samej pomocy, o której mowa w ust. 1, łącznie z możliwością zwrotu należności, lotu powrotnego oraz zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 ust. 1, ponadto pasażerom przekazuje się odpowiednie informacje.**; [Popr. 76]

6. dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Utrata lotu łączonego

1. W przypadku gdy pasażer utraci możliwość skorzystania z lotu łączonego, **na który ma rezerwację, w tym gdy dokonał rezerwacji na lot alternatywny w przypadku zmiany planu podróży**, wskutek opóźnienia lub zmiany rozkładu w odniesieniu do poprzedniego lotu, unijny przewoźnik lotniczy obsługujący ~~ten~~ **ten wcześniejszy lot łączony**, **odpowiedzialny za opóźnienie lub zmianę planu podróży**, zapewnia pasażerowi: [Popr. 77]

(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 przedłuża 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~~ **trzy godziny** po planowym czasie odlotu lotu utraconego, a opóźnienie obejmuje ~~jedną lub kilka nocy~~ **godziny nocne**, pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. b) i w art. 9 ust. 1 lit. c). [Popr. 78]

2. W przypadku gdy pasażer utraci możliwość skorzystania z lotu łączonego w wyniku **zmiany rozkładu lub opóźnienia wcześniejszego lotu łączonego przekraczającego 90 minut, liczonych od momentu przybycia do punktu przesiadkowego**, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania ze strony unijnego przewoźnika lotniczego obsługującego taki wcześniejszy lot zgodnie z art. 6 ust. 2. Do tych celów **całkowite** opóźnienie oblicza się w odniesieniu do planowego czasu przylotu w miejscu docelowym. [Popr. 79]

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 na terenie Unii do innego portu lotniczego na terenie Unii lub z portu lotniczego na terenie Unii do portu lotniczego poza Unią**; [Popr. 80]

7. w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 słowo „loty” zastępuje się słowem „**podróże**”**ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) ~~250 EUR~~ **300 EUR** dla wszystkich ~~lotów~~ **podróży** o długości do ~~1500~~ **2 500** kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich ~~lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów~~ **podróży** o długości od ~~1500~~ **2 500** do ~~3500~~ **6 000** kilometrów;

c) 600 EUR dla ~~lotów niż loty określone w lit. a) lub b)~~ **wszystkich podróży o długości 6 000 kilometrów lub dłuższych.**

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.” [Popr. 81]

Środa, 5 lutego 2014 r.

b) ustępy 2, 3, 4 i 5 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. **W porozumieniu z pasażerem** odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, wypłaca się ~~w gotówce~~, elektronicznym przelewem bankowym, **w formie zwrotu na kartę kredytową lub** przekazem bankowym ~~lub czekami bankowymi~~ **na konto wskazane przez uprawnionego pasażera. Komisja zwiększa kwoty odszkodowań po konsultacji z komitetem ustanowionym na mocy art. 16.** [Popr. 82]

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~~ **odszkodowanie przewidziane** w ust. 1 **innym niepieniężnym świadczeniem o co najmniej równoważnej wartości (na przykład bezterminowymi voucherami lotniczymi o wartości odpowiadającej kwocie pełnego odszkodowania)**, pod warunkiem, że takie porozumienie zostanie potwierdzone dokumentem podpisanym przez pasażera, w którym ~~pasażerowi przypomina się~~ **pasażera jednoznacznie informuje się** o prawie do odszkodowania przysługującym mu na mocy niniejszego rozporządzenia. **Tego rodzaju porozumienie może zostać zawarte dopiero po wystąpieniu okoliczności uzasadniających roszczenie.**”; [Popr. 83]

c) w art. 7 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. **Ciężar dowodu, kiedy i jak pasażer zaakceptował formę wypłaty odszkodowania lub zwrotu kosztów biletu określonej w art. 7 ust. 3 oraz czy i kiedy pasażer zaakceptował porozumienie, o którym mowa w ust. 5, spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym.**”; [Popr. 84]

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 **roboczych** od wystąpienia przez pasażera z odpowiednim wnioskiem, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, ceny ~~lotu~~ **biletu** 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 [Popr. 85]

— 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.

2a. **Ust. 1 lit. b) stosuje się również w przypadku, gdy statek powietrzny wystartował, lecz był następnie zmuszony do lądowania w porcie lotniczym innym niż docelowy port lotniczy. Zgodnie z ust. 3 przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego portu lotniczego do portu lotniczego, do którego została dokonana rezerwacja.** [Popr. 86]

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.~~ [Popr. 87]

Środa, 5 lutego 2014 r.

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 **i pod warunkiem że istnieją porównywalne alternatywy**, prawo do zmiany planu podróży, **najszybciej jak to możliwe**, 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~~ **ośmiu** godzin od planowego czasu przylotu. ~~Niezależnie od przepisów art. 22 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008⁽¹⁾, 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. Przewoźnik lotniczy informuje pasażera w ciągu 30 minut po planowym czasie odlotu, czy samodzielnie zapewni pasażerowi transport w ustalonym terminie. Pasażer ma prawo do odmowy zmiany planu podróży z wykorzystaniem innego rodzaju transportu i w takim przypadku zachowuje swoje prawo do opieki określone w art. 9 podczas oczekiwania na zmianę planu podróży.~~ [Popr. 88]

6. Każdorazowo gdy pasażerom oferuje się, na mocy ust. 1, całkowitą lub częściową zmianę planu podróży z wykorzystaniem innego rodzaju transportu, ~~niniejsze rozporządzenie art. 6a ma zastosowanie do przewozu takim innym rodzajem transportu, jak gdyby przewozu dokonywano statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako statek~~ **zgodnie z ustaleniami dotyczącymi zmiany planu podróży między obsługującym przewoźnikiem lotniczym a przewoźnikiem oferującym inny rodzaj transportu. Przewoźnik lotniczy nadal ponosi odpowiedzialność za wykonanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do całej podróży.**; [Popr. 89]

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

8a) w art. 8 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6a. Pasażer może sam zorganizować zmianę swojego planu podróży i żądać zwrotu związanych z nią kosztów, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie zaproponuje wyboru zmiany planu podróży zgodnie z ust. 1 lit. b).”; [Popr. 90]

9. w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

-a) w ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania . Przewoźnik lotniczy oprócz posiłków dostarcza wodę pitną w sposób natychmiastowy i na każde życzenie pasażerów.”; [Popr. 91]

a) ustęp 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) transport pomiędzy portem lotniczym a miejscem z portu lotniczego do miejsca zakwaterowania (hotelem, miejscem hotelu, miejsca zamieszkania pasażera lub innym innego) i z powrotem.”; [Popr. 92]

aa) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ponadto pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne i nadanie dwóch wiadomości faksem lub e-maili.”; [Popr. 93]

ab) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Stosując niniejszy artykuł, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zwracać szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i wszelkich sprawności ruchowej i wszystkich osób im towarzyszących, jak również na potrzeby matek lub ojców podróżujących z małymi dziećmi, a także dzieci podróżujących bez dorosłych opiekunów.”; [Popr. 94]

ac) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Organy zarządzające portami lotniczymi zapewniają we wszystkich portach lotniczych Unii obsługujących ponad 1 milion pasażerów rocznie szczególne udogodnienia dla pasażerów o dużym stopniu niepełnosprawności, wymagających dostępu do przebiegalni i toalet, bez obciążania kosztami pasażera.”; [Popr. 95]

Środa, 5 lutego 2014 r.

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 **prawidłowego** zastosowania wszystkich rozsądnych środków, może on ograniczyć całkowity ~~koszt~~ **czas** zakwaterowania zapewnionego zgodnie z ust. 1 lit. b) do ~~100 EUR na noc i na pasażera oraz do nie więcej niż trzech~~ **pięciu** nocy. **Jeżeli pasażer postanowi zorganizować własne zakwaterowanie, obsługujący przewoźnik lotniczy może dodatkowo ograniczyć koszt zakwaterowania do 125 EUR za noc i na pasażera.** Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy zdecyduje się na wprowadzenie tego ograniczenia, udziela on pasażerom informacji o dostępnym zakwaterowaniu po upływie tych ~~trzech~~ **pięciu** nocy, niezależnie od stałego obowiązku informowania określonego w art. 14.

Ograniczenie to w żadnym przypadku nie ma wpływu na spoczywający na obsługującym przewoźniku lotniczym obowiązek zapewnienia zakwaterowania, i przewoźnik w pierwszym rzędzie wypełnia ten obowiązek. Ograniczenia tego nie stosuje się, jeżeli przewoźnik lotniczy nie zapewnił zakwaterowania. [Popr. 96]

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 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.~~ [Popr. 97]

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. **W sytuacji gdy pasażer udowodni, że w wyniku takiego wyboru poniósł koszty związane z przejazdem do portu lotniczego i z portu lotniczego, otrzymuje on pełny zwrot kosztów dojazdu do portu lotniczego w związku z podróżą, która nie doszła do skutku.**; [Popr. 98]

-10) w art. 10 ust. 2 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy umieści pasażera w klasie niższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, to w terminie siedmiu dni roboczych, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, zwraca”; [Popr. 99]

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

11. ~~do~~ w art. 11 dodaje się ~~ustęp~~ **ustępy** 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 **niepełnosprawną lub osobą** towarzyszącą takiemu pasażerowi, dzieckiem bez opiekuna, kobietą ciężarną bądź osobą potrzebującą szczególnej opieki medycznej, pod warunkiem, że **obsługującego** 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~~ **na** obie podróże ~~została zawarta umowa z tym samym przewoźnikiem lotniczym~~ **figuruje na tym samym bilecie.**

Przewoźnicy lotniczy powinni również zadbać o właściwą opiekę nad psami przewodnikami i psami opiekunami. Informacje na temat pomocy i dostępnych udogodnień rozpowszechniane są za pomocą różnych dostępnych środków komunikacji. [Popr. 100]

3a. **Załoga lotnicza musi być przeszkolona w zakresie udzielania pomocy pasażerom niepełnosprawnym lub pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej, aby ułatwiać takim osobom wchodzenie na pokład statku lotniczego i schodzenie z niego;** [Popr. 101]

3b. **Przewoźnik lotniczy nie może odmówić wstępu na pokład pasażerowi niepełnosprawnemu lub o ograniczonej sprawności ruchowej z powodu braku osoby towarzyszącej i nie może wymagać stałej obecności osoby towarzyszącej;** [Popr. 102]

Środa, 5 lutego 2014 r.

11a) w art. 12 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla odpowiednich zasad i przepisów prawa krajowego, w tym orzecznictwa, ust. 1 nie stosuje się do pasażerów, którzy dobrowolnie zrezygnowali z rezerwacji zgodnie z art. 4 ust. 1. **Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia nie może zostać potrącone z takiego odszkodowania.**” [Popr. 103]

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 **oraz bez uszczerbku dla obowiązujących w okresie sporu umów ze stronami trzecimi dotyczących wyłączenia odpowiedzialności**, przepisy niniejszego rozporządzenia ~~lub prawa krajowego~~ nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania z tytułu kosztów **lub odzyskania wszystkich kosztów** poniesionych na mocy niniejszego rozporządzenia od **jakiegokolwiek osoby, w tym** jakichkolwiek stron trzecich, które przyczyniły się do zaistnienia wydarzenia powodującego powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania lub innych obowiązków, **zgodnie z obowiązującym prawem. W szczególności niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania lub odzyskania kosztów od portu lotniczego lub innej strony trzeciej, z którą przewoźnik lotniczy podpisał umowę.**”; [Popr. 104]

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 lub jeżeli planowany czas odlotu został przelożony o co najmniej dwie godziny w stosunku do początkowego planowanego czasu wskazanego na bilecie**, 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«. [Popr. 105]

1a. Przewoźnicy lotniczy organizują w każdym porcie lotniczym, w którym działają, punkty kontaktowe, w których zapewniają obecność personelu kontaktowego lub wyznaczonej przez danego przewoźnika lotniczego osoby trzeciej odpowiedzialnych za udzielanie pasażerom niezbędnych informacji na temat przysługujących im praw, w tym procedur składania skarg, udzielanie im pomocy i natychmiastowe działanie w przypadku odwołania lub opóźnienia lotu, odmowy przyjęcia na pokład oraz zagubienia lub opóźnienia bagażu. Te punkty kontaktowe służą pasażerom pomocą, między innymi w sprawach dotyczących zwrotu kosztów, zmiany planu podróży, zmiany rezerwacji i przyjmowania skarg, w godzinach pracy przewoźnika lotniczego i do czasu opuszczenia ostatniego samolotu przez ostatniego pasażera. [Popr. 106]

1b. Na biletach elektronicznych oraz elektronicznych i wydrukowanych wersjach karty pokładowej obsługujący przewoźnik lotniczy podaje pasażerom czytelne i przejrzyste informacje na temat praw pasażerów oraz dane kontaktowe w celu uzyskania pomocy. [Popr. 107]

2. **W przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lotu, opóźnienia lub zmiany rozkładu o co najmniej dwie godziny** obsługujący przewoźnik lotniczy, ~~który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, wręcza każdemu~~ **jak najszybciej udziela pełnych informacji** pasażerowi, którego to dotyczy, **i wręcza mu** pisemną informację **lub informację w formie elektronicznej** 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~~, **oraz informuje go o możliwych alternatywnych rodzajach transportu.** Wręcza także równoważną informację ~~każdemu~~ pasażerowi dotkniętemu opóźnieniem lub zmianą rozkładu lotów o co najmniej dwie godziny. Pasażer otrzymuje również pisemną informację o **adresie przewoźnika, na który może złożyć reklamację oraz o** sposobach skontaktowania się z właściwymi organami odpowiedzialnymi za rozpatrywanie skarg, wyznaczonymi na podstawie art. 16a. [Popr. 108]

Środa, 5 lutego 2014 r.

3. W przypadku osób **niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej, w szczególności osób niewidomych i niedowidzących**, przepisy niniejszego artykułu wykonuje się za pomocą innych odpowiednich środków **i w odpowiednich formatach**. [Popr. 109]

4. Organ zarządzający portem lotniczym zapewnia, aby w miejscach przebywania pasażerów w porcie lotniczym umieszczono wyraźnie widoczne informacje ogólne o prawach przysługujących pasażerom. **W oparciu o otrzymane informacje** zapewnia również, aby pasażerowie obecni w porcie lotniczym byli poinformowani o **odwołaniu swojego przyczynach opóźnień i zakłóceń lotu oraz o prawach przysługujących im w przypadku opóźnień i zakłóceń lotu, takich jak odwołanie ich lotu**, oraz o prawach przysługujących im w przypadku nagłego zaprzestania działalności przez przewoźnika lotniczego, np. w razie niewyfulcalności lub cofnięcia koncesji. [Popr. 110]

5. W razie odwołania lotu lub opóźnienia odlotu, ~~możliwie najwcześniej~~ **natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej informacji**, a w żadnym wypadku nie później niż 30 minut po planowym czasie odlotu, obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażerów o zaistniałej sytuacji, **w tym o przyczynie zakłócenia**, oraz o przewidywanym czasie odlotu ~~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. [Popr. 111]

5a. **Przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do posiadania na stanowisku odpraw i w punkcie przyjęć pasażerów na pokład dokumentów zawierających europejską kartę praw pasażerów w transporcie lotniczym, które zatrudniani przez niego pracownicy udostępniają pasażerom statku powietrznego na ich żądanie. Komisja Europejska dokonuje aktualizacji dokumentów zawierających tę kartę za każdym razem, gdy prawa pasażerów linii lotniczych ulegają istotnym zmianom.** [Popr. 112]

5b. **Przewoźnicy lotniczy zapewniają dostępną i skuteczną pomoc telefoniczną wszystkim pasażerom, którzy dokonali rezerwacji lotu; usługa ta obejmuje udzielanie informacji oraz oferowanie alternatywnych rozwiązań w przypadku zakłóceń, a koszt takiego połączenia w żadnym przypadku nie może przekraczać kosztu połączenia lokalnego.** [Popr. 113]

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~~ **zgody**. Takie ~~upoważnienie~~ **Taka zgoda** może zostać ~~udzielone~~ **wyrażona** 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. **Wyrażenie przez pasażera zgody na przekazanie danych kontaktowych przewoźnikowi lotniczemu i ich przetwarzanie takich danych**, dostęp do nich i ich przechowywanie odbywają się zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*). [Popr. 114]

7. Pośrednik jest zwolniony z ~~zastosowania~~ **zobowiązań wynikających** z ust. 6, jeśli jest w stanie wykazać istnienie alternatywnego systemu zapewniającego pasażerom informacje bez przekazywania odnośnych danych kontaktowych **lub w przypadku niepodania przez pasażera danych kontaktowych**. [Popr. 115]

7a. **Usługodawca zapewnia łatwy dostęp do dokładnych i obiektywnych szczegółowych informacji dotyczących oddziaływania podróży na środowisko (w tym klimat) i jej efektywności energetycznej. Informacje te są publikowane i muszą być wyraźnie widoczne zarówno na stronach internetowych przewoźników lotniczych, organizatorów turystyki, jak i na biletach. Komisja wspiera bieżące prace zmierzające w tym kierunku.** [Popr. 116]

7b. **Bez uszczerbku dla obowiązków określonych w ust. 2 w przekazywanych pasażerowi informacjach elektronicznych dotyczących odwołania, dużego opóźnienia lub zmiany rozkładu wyraźnie określa się, że pasażer może być uprawniony do odszkodowania i/lub pomocy na mocy niniejszego rozporządzenia.**

(*) Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31)."; [Popr. 117]

Środa, 5 lutego 2014 r.

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 **naruszeń niniejszego rozporządzenia w portach lotniczych znajdujących się na jego terytorium**, 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. [Popr. 118]

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 terminie jednego miesiąca od wystąpienia przez niego z żądaniem, nie naruszając obowiązków przewoźników lotniczych na mocy art. 14a**. 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~~ **Podjęmuje działania egzekucyjne** na podstawie indywidualnych skarg przekazanych przez organ wyznaczony na mocy art. 16a. **Państwa członkowskie dopilnowują, aby ich krajowe organy wykonawcze otrzymały wystarczające uprawnienia do skutecznego karania naruszeń przepisów.** [Popr. 119]

2a. **Przewoźnicy lotniczy aktywnie przekazują krajowemu organowi wykonawczemu całościowe informacje na temat wystąpienia problemów technicznych, a zwłaszcza ich przyczyn. Krajowy organ wykonawczy udostępnia te informacje organom odpowiedzialnym za pozasądowe rozstrzygnięcie sporów, o których mowa w art. 16a.** [Popr. 120]

3. Ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające **i wystarczające do zapewnienia przewoźnikom zachęty finansowej do konsekwentnego przestrzegania niniejszego rozporządzenia.** [Popr. 121]

4. ~~W przypadku gdy organy wyznaczone na mocy art. 16 i art. 16a są różnymi organami,~~ **Zgodnie z dyrektywą 2013/11/UE ustanawia się mechanizmy sprawozdawczości zapewniające współpracy między krajowym organem wykonawczym a organem wyznaczonym na mocy art. 16a. Te mechanizmy współpracy obejmują wzajemną 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 **oraz fachowej wiedzy technicznej**, niezbędnych do rozpatrywania poszczególnych skarg. [Popr. 122]

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. **Krajowe organy wykonawcze publikują w tym samym momencie, w oparciu o prowadzone i dostarczane przez przewoźników lotniczych i organy zarządzające portami lotniczymi dane, statystyki dotyczące liczby i charakteru skarg, liczby odwołanych lotów, przypadków odmowy przyjęcia na pokład oraz opóźnień wraz z czasem ich trwania, a także dane o utraconym, opóźnionym lub uszkodzonym bagażu.** [Popr. 123]

6. ~~Do celów kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem przewoźnicy lotniczy przekazują swoje dane kontaktowe krajowym organom wykonawczym państw członkowskich, w których działają. W oczekiwaniu na transpozycję przepisów dyrektywy 2013/11/UE przez państwa członkowskie każdy pasażer może przedłożyć dowolnemu krajowemu organowi wykonawczemu w dowolnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego skargę dotyczącą domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia, które miało miejsce w dowolnym porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, lub dotyczącą lotów z dowolnego portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego lub lotów z państwa trzeciego do takiego portu lotniczego.~~ [Popr. 124]

14a. dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16 -a

Dokumenty dotyczące zgodności

1. **Do dnia 1 stycznia 2016 r. wspólnotowi przewoźnicy lotniczy przygotowują i przedłożą krajowemu organowi wykonawczemu państwa członkowskiego, które wydało im koncesję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, oraz Komisji dokument, który w sposób zasadniczo szczegółowy wykazuje, że ich procedury działania są wystarczające do zapewnienia konsekwentnego przestrzegania przez nich wszystkich odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.**

Środa, 5 lutego 2014 r.

1a. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające minimalną treść takich dokumentów dotyczących zgodności. Minimalna treść obejmie co najmniej plany awaryjne na wypadek poważnych zakłóceń, wskazanie osób odpowiedzialnych za udzielenie pomocy i inne prawa, praktyczne zasady i procedury rozpatrywania skarg oraz udzielania pomocy i zapewniania odszkodowania, a także procedury i szablony służące do komunikacji z pasażerami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 16c ust. 2.

2. Każdy inny przewoźnik obsługujący połączenia z unijnego portu lotniczego przedkłada dokument dotyczący zgodności krajowym organom wykonawczym wszystkich państw członkowskich, w których działa, oraz Komisji.

3. Począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r. przewoźnicy lotniczy co trzy lata weryfikują swoje dokumenty dotyczące zgodności i przedkładają zaktualizowane wersje właściwemu krajowemu organowi wykonawczemu (właściwym krajowym organom wykonawczym) i Komisji.

4. Krajowy organ wykonawczy bierze pod uwagę dokumenty dotyczące zgodności przedłożone przez przewoźników lotniczych, w miarę możliwości sprawdzając wiarygodność dokumentów dotyczących zgodności na podstawie informacji zawartych w skargach.”; [Popr. 125]

15. dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Roszczenia i skargi pasażerów

1. ~~W momencie dokonywania rezerwacji~~ Przewoźnicy lotniczy, **organizatorzy lub sprzedawcy biletów w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 2111/2005** udzielają pasażerom informacji o ~~swoich~~ **o stosowanych przez przewoźnika lotniczego** procedurach rozpatrywania roszczeń i skarg **oraz odpowiednich terminach, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu**, 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~~ **oraz, w stosownych przypadkach, organizator informują** także pasażerów o organie lub organach właściwych do celów rozpatrywania skarg pasażerów, **wyznaczonych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem i art. 16. Właściwe informacje są udzielane w momencie dokonywania rezerwacji, są ogólnodostępne, wyraźnie widoczne na bilecie pasażera oraz na stronach internetowych przewoźnika lotniczego, jak również są rozdawane w punktach przewoźnika lotniczego w portach lotniczych, a także są przekazywane pasażerowi w wiadomości e-mailowej, w której powiadamia się go o odwołaniu lub opóźnieniu lotu. Na żądanie pasażerom zapewnia się formularz skargi.** [Popr. 126]

1a. **Ciężar dowodu w kwestii udzielenia pasażerom wymaganych informacji spoczywa na przewoźniku lotniczym.** [Popr. 127]

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. **Złożenie skargi w ciągu trzech miesięcy oraz po upływie tych trzech miesięcy nie narusza prawa pasażera do dochodzenia jego roszczeń na mocy niniejszego rozporządzenia na drodze sądowej oraz w ramach pozasądowego rozstrzygnięcia sporów.** W ciągu siedmiu dni **roboczych** od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy przekazuje pasażerowi potwierdzenie otrzymania skargi. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy udziela pasażerowi wyczerpującej odpowiedzi. **Jeżeli przewoźnik lotniczy nie udzieli wyczerpującej odpowiedzi w ciągu dwóch miesięcy, uznaje się, że akceptuje on roszczenia pasażera.**

Jeżeli przewoźnik lotniczy powołuje się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, udzielając odpowiedzi, musi on poinformować pasażera o konkretnych okolicznościach odwołania lub opóźnienia lotu. Ponadto przewoźnik lotniczy musi wykazać, że zastosował wszystkie zasadne środki w celu uniknięcia odwołania lub opóźnienia.

W wyczerpującej odpowiedzi przewoźnik lotniczy podaje zainteresowanemu pasażerowi odpowiednie dane kontaktowe wyznaczonego organu, o którym mowa w ust. 3, w tym adres pocztowy, numer telefonu, adres e-mail i adres strony internetowej. [Popr. 128]

Środa, 5 lutego 2014 r.

3. ~~Zgodnie z właściwymi przepisami UE i krajowymi~~ **Państwa członkowskie dopilnowują, aby pasażerowie lotniczy byli w stanie przedstawiać spory z przewoźnikami lotniczymi dotyczące praw i obowiązków ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu przed niezależnymi, skutecznymi i sprawnymi organami pozasądowego rozstrzygnięcia sporów. W tym celu** 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. **Te organy powinny być organami innymi niż przewidziany w art. 16 ust. 1 organ wykonawczy. Państwa członkowskie dopilnowują, aby te organy były upoważnione do rozstrzygnięcia wzajemnych sporów pomiędzy pasażerami a przewoźnikami lotniczymi w drodze prawnie wiążącego dla obu stron i wykonalnego postanowienia. W odniesieniu do sporów objętych zakresem dyrektywy 2013/11/UE zastosowanie ma wyłącznie ta dyrektywa. Wszyscy przewoźnicy lotniczy, którzy związani są z lotami z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego lub z państwa trzeciego do tego portu lotniczego, stosują się do alternatywnego systemu rozstrzygnięcia sporów, o którym mowa w dyrektywie 2013/11/UE, co zapewni proste, szybkie i tanie pozasądowe rozstrzygnięcie sporów między pasażerami a przewoźnikami lotniczymi.** [Popr. 129]

4. **Każdy Po otrzymaniu wyczerpującej odpowiedzi od przewoźnika lotniczego dany pasażer może przedłożyć krajowemu organowi pozasądowego rozstrzygnięcia sporów** wyznaczonemu na mocy ust. 3 skargę dotyczącą domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia w dowolnym porcie lotniczym znajdującym się na terenie państwa członkowskiego lub dotyczącą lotu **zadowolnego portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego lub lotu** państwa trzeciego do **takiego** 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 w ustalonym terminie, określonym wcześniej na nie mniej niż jeden rok od daty przedłożenia przez pasażera roszczenia lub skargi do odnośnego przewoźnika lotniczego.~~ [Popr. 130]

4a. **W przypadku stwierdzenia winy przewoźnika lotniczego organ odpowiedzialny za rozpatrywanie skarg informuje krajowy organ wykonawczy, który na podstawie art. 16a ust. 2 podejmuje działania w celu zapewnienia wyegzekwowania przepisów.** [Popr. 131]

5. ~~W ciągu siedmiu dni od otrzymania skargi wyznaczony organ potwierdza odbiór skargi i~~ **Po otrzymaniu skargi wyznaczony organ niezwłocznie zawiadamia o tym strony sporu, gdy tylko otrzyma wszystkie dokumenty zawierające informacje dotyczące skargi.** Przesyła jej kopię **dokumentów dotyczących skargi** właściwemu krajowemu organowi wykonawczemu. Udzielenie skarżącemu ostatecznej odpowiedzi powinno nastąpić nie później niż trzy miesiące po otrzymaniu skargi **90 dni kalendarzowych po dniu, w którym wyznaczony organ otrzymał pełne akta skargi.** Kopię ostatecznej odpowiedzi przekazuje się również krajowemu organowi wykonawczemu. [Popr. 132]

5a. **W celu zapewnienia możliwości kontaktu z przewoźnikami lotniczymi w sprawach objętych niniejszym rozporządzeniem, przewoźnicy lotniczy przekazują swoje dane kontaktowe organom wyznaczonym na mocy niniejszego artykułu, właściwym dla państw członkowskich, w których prowadzą działalność.** [Popr. 133]

5b. **Jeśli na podstawie niniejszego rozporządzenia przywołane zostaną względy bezpieczeństwa, ciężar dowodu spoczywa na zainteresowanym przewoźniku lotniczym.** [Popr. 134]

Artykuł 16aa

Państwa członkowskie zapewniają dobrze przygotowane, niepobierające opłat i niezależne organy ds. mediacji pomagające w znajdowaniu rozwiązań w przypadku konfliktów między pasażerami a przewoźnikami lotniczymi i usługodawcami obsługującymi inne rodzaje transportu. [Popr. 135]

Artykuł 16b

Współpraca między państwami członkowskimi a Komisją

1. Komisja wspiera dialog **i promuje współpracę** pomiędzy państwami członkowskimi w sprawie wykładni i stosowania niniejszego rozporządzenia przez poszczególne państwa za pośrednictwem komitetu, o którym mowa w art. 16c. [Popr. 136]

2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdanie z działalności za każdy rok, **zawierające statystyki, o których mowa w art. 16 ust. 5,** 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. [Popr. 137]

Środa, 5 lutego 2014 r.

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.

5a. Komisja i państwa członkowskie ustanawiają ogólnounijny mechanizm obejmujący wszystkie organy wyznaczone na mocy art. 16 i 16a w celu zapewnienia wymiany informacji między państwami członkowskimi o naruszeniach, sankcjach i najlepszych praktykach w zakresie egzekwowania przepisów. Komisja udostępnia te informacje w formie elektronicznej wszystkim państwom członkowskim. [Popr. 138]

5b. Krajowe organy wykonawcze dostarczają Komisji na żądanie informacje i odpowiednie dokumenty dotyczące poszczególnych przypadków naruszenia przepisów. [Popr. 139]

5c. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej i regularnie aktualizuje, począwszy najpóźniej od dnia 1 maja 2015 r., wykaz wszystkich przewoźników lotniczych działających w Unii, którzy systematycznie nie przestrzegają przepisów niniejszego rozporządzenia. Niezależnie od wielkości lub narodowości każdego przewoźnika, w przypadku którego Komisja otrzymała dowody naruszeń zgodnie z art. 16a ust. 5b, do których doszło wobec pasażerów podczas ponad 10 różnych lotów w ciągu jednego roku kalendarzowego i które dotyczą więcej niż jednego artykułu niniejszego rozporządzenia, uznaje się za przewoźnika systematycznie nieprzestrzegającego niniejszego rozporządzenia. [Popr. 140]

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.”;

15a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16ca

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących uzupełnienia wyczerpującego wykazu okoliczności uważanych za nadzwyczajne powstałego na podstawie prac krajowych organów wykonawczych oraz wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z art. 16bc.”; [Popr. 141]

15b) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16cb

Wykonywanie przekazanych uprawnień

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. 16ca, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... (*). Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Środa, 5 lutego 2014 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 16ca, 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. 16ca wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski lub Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub kiedy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”; [Popr. 142]

(*) Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

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, kwestie dotyczące interpretacji nadzwyczajnych okoliczności, statystyki dotyczące działalności krajowych organów wykonawczych publikowane przez te organy, w tym dotyczące sankcji i ustaleń w odniesieniu do podejrzanych praktyk naruszania przepisów przez przewoźników lotniczych, postępy w powoływaniu krajowych organów odpowiedzialnych za pozasądowe rozstrzyganie sporów oraz ich działalność. Komisja przedstawia również sprawozdanie dotyczące poprawy ochrony pasażerów linii lotniczych w związku z lotami z państw trzecich obsługiwanyymi przez przewoźników innych niż wspólnotowi w kontekście międzynarodowych porozumień dotyczących transportu lotniczego. Ponadto Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące skuteczności podjętych środków i sankcji nałożonych przez organy, o których mowa w art. 16, oraz w sprawie ewentualnej potrzeby ujednoczonego podejścia. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.”; [Popr. 143]

17) Załącznik I do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 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 ~~We wszystkich portach lotniczych na terytorium Unii~~ ~~wspólnotowy przewoźnik lotniczy i obsługa naziemna działająca w jego imieniu świadczą usługę zapewniającą pasażerom~~ formularze skargi, umożliwiające pasażerowi ~~które umożliwiają im~~ natychmiastowe złożenie takiej skargi dotyczącej uszkodzonego lub opóźnionego bagażu ~~bezpośrednio po przylocie~~. ~~Wspólnotowy przewoźnik lotniczy rozdaje takie formularze skarg na żądanie pasażera również na stanowiskach odprawy lub w swoich punktach obsługi w portach lotniczych, bądź w obu tych miejscach, a także udostępnia formularz skargi na swojej stronie internetowej.~~ ~~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~~ ~~przewidzianym w konwencji montrealskiej~~.

2a. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu ustalenia ujednoczonego formularza skargi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą/sprawdzającą, o której mowa w art. 6f ust. 2.”; [Popr. 144]

Środa, 5 lutego 2014 r.

2) art. 5 ust. 3 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.”;

2a) w art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. W przypadku zagubienia, opóźnienia lub uszkodzenia bagażu przewoźnicy lotniczy w pierwszej kolejności zapewniają odszkodowanie pasażerom, z którymi zawarli umowę, a następnie mogą oni wystąpić o zadośćuczynienie od portów lotniczych lub usługodawców za szkodę, za którą nie odpowiada przewoźnik.”; [Popr. 145]

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 przewoząc zarejestrowane wózki inwalidzkie bądź inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze, przewoźnik lotniczy i jego przedstawiciele **informują pasażerów o przysługujących im prawach oraz** oferują każdej osobie **niepełnosprawnej lub osobie** o ograniczonej sprawności ruchowej, zdefiniowanej w art. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 (*), możliwość nieodpłatnego złożenia specjalnej deklaracji interesu zgodnie z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej w momencie dokonywania rezerwacji i nie później niż w momencie przekazania sprzętu przewoźnikowi. **Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór formularza stosowanego do złożenia takiej deklaracji interesu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 6f ust. 2.** [Popr. 146]

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.

3a. **Przewoźnicy lotniczy umożliwiają pasażerom korzystanie bez dodatkowej opłaty z wózków inwalidzkich, w tym wózków spacerowych dla dzieci, aż do punktu przyjęć pasażerów na pokład, oraz zapewniają, aby te wózki zostały im zwrócone w drzwiach statku powietrznego. Jeżeli ze względów bezpieczeństwa nie jest to możliwe, bez żadnych dodatkowych opłat przewoźnicy lotniczy zapewniają osobom korzystającym z wózków inwalidzkich inny alternatywny środek przemieszczania się na terenie terminalu portu lotniczego, aż do momentu odbioru przez nich własnego wózka. Jeśli przywołane względy bezpieczeństwa wynikają bezpośrednio z charakterystyki terminalu, na organie zarządzającym portem lotniczym spoczywa obowiązek zapewnienia alternatywnego środka przemieszczania się, o którym mowa w niniejszym ustępie.** [Popr. 147]

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;

(*) 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).”; [Popr. 159]

Środa, 5 lutego 2014 r.

- 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 **lub urzędzeń pomocniczych**, krajowy organ wykonawczy bada także i uwzględnia informacje o skargach dotyczących sprzętu służącego do poruszania się przedkładanych organom wyznaczonym na podstawie art. 16a rozporządzenia (WE) nr 261/2004. [Popr. 148]
3. Ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
4. W swoich sprawozdaniach rocznych na podstawie art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, krajowe organy wykonawcze publikują również statystyki dotyczące ich działalności, 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~~ **okres pięciu lat** od dnia wejścia w życie ~~niniejszego rozporządzenia ... (*)~~. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.** [Popr. 149]
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~~ **jednoznacznie określają na początkowym etapie procesu rezerwacji, we wszystkich wykorzystywanych kanałach dystrybucji, w tym w komputerowych systemach rezerwacji, i przy stanowiskach odprawy (w tym także przy samoobsługowych urządzeniach do odprawy) maksymalne wymogi odnośnie do bagażu, który pasażerowie mogą przewieźć w kabine 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, i wszelkimi ograniczeniami zakupów dokonywanych w porcie lotniczym.** ~~W przypadku zastosowania~~ **Szczegóły** dodatkowych opłat **stosowanych** za przewóz bagażu przewoźnicy lotniczy ~~wyrażnie określają ich szczegóły w momencie~~ **podają w sposób jasny, przejrzysty i jednoznaczny na początkowym etapie procesu rezerwacji i – na żądanie – w porcie lotniczym. Opłaty za podstawową usługę podróży i opłaty dodatkowe muszą być możliwe do jasnego zidentyfikowania i musi istnieć możliwość oddzielnego zakupu usług.** [Popr. 150]

(*) *Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Środa, 5 lutego 2014 r.

1a. *Pasażerowie – oprócz maksymalnego limitu bagażu dozwolonego w kabynie pasażerskiej – mogą bez ponoszenia dodatkowych opłat wносить na pokład niezbędne przedmioty osobiste, takie jak okrycia wierzchnie, małe torebki oraz co najmniej jedna standardowa torba z zakupami, których dokonano w punktach handlowych w portach lotniczych.* [Popr. 151]

1b. *Nie naruszając rozporządzenia (WE) nr 1107/2006, wymogi dotyczące bagażu podręcznego mogą być wyrażone jako maksymalne wymiary lub maksymalny ciężar całego bagażu podręcznego dozwolonego na jednego pasażera, bądź z uwzględnieniem obu tych wielkości, lecz bez ograniczenia do określonej liczby wnoszonych sztuk.* [Popr. 152]

2. ~~Jeśli szczególne okoliczności, takie jak względy bezpieczeństwa lub zmiana typu statku powietrznego po dokonaniu rezerwacji, wykluczają przewóz w kabynie pasażerskiej przedmiotów dopuszczonych wymogami dotyczącymi bagażu, przewoźnik lotniczy może przewieźć je w przedziale bagażowym statku powietrznego nie pobierając jednak dodatkowych opłat od pasażera. Przewoźnik lotniczy może zorganizować przewóz powyższych przedmiotów w przedziale bagażowym statku powietrznego, jeżeli warunki wyjątkowe związane ze względami bezpieczeństwa i konkretne cechy statku powietrznego wykluczają ich przewóz w kabynie pasażerskiej. W takich przypadkach nie stosuje się dodatkowych opłat.~~ [Popr. 153]

2a. *W przypadku gdy przed wejściem pasażera na pokład lub przed odlotem bagaż podręczny zostanie przeniesiony z kabiny statku powietrznego do przedziału bagażowego, bagaż ten musi zostać zwrócony pasażerowi w momencie opuszczania przez niego statku powietrznego jako bagaż podręczny.* [Popr. 154]

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 Unijny~~ przewoźnik lotniczy umożliwia pasażerowi przewóz instrumentu muzycznego w kabynie pasażerskiej statku powietrznego z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa i specyfikacji technicznych oraz ograniczeń dotyczących danego statku powietrznego. Instrumenty muzyczne przyjmuje się do przewozu w kabynie statku powietrznego pod warunkiem, że można je umieścić bezpiecznie w odpowiednim przedziale bagażowym w kabynie lub pod siedzeniem odnośnego pasażera. ~~Przewoźnik lotniczy może stwierdzić, że~~ **Dopuszczony do przewozu w kabynie** instrument muzyczny stanowi część bagażu podręcznego pasażera i nie będzie przewożony odrębnie od takiego bagażu. [Popr. 155]

2. W przypadku gdy instrument muzyczny jest zbyt duży, aby można go było bezpiecznie umieścić w odpowiednim przedziale bagażowym w kabynie 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. **Taka dodatkowa opłata za przelot nie podlega obowiązkowi uiszczenia odpowiedniego podatku od wylotu w danym porcie lotniczym.** W przypadku wykupienia drugiego miejsca przewoźnik lotniczy podejmuje rozsądne wysiłki w celu zapewnienia, aby pasażer i instrument muzyczny zajmowali sąsiednie siedzenia. ~~O ile 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.~~ [Popr. 156]

2a. *W miarę dostępności miejsca i na odnośną prośbę instrumenty muzyczne przewozi się w ogrzewanej części przedziału ładunkowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego. Przewoźnicy lotniczy zapewniają specjalne etykiety umieszczane w widoczny sposób na instrumentach muzycznych, aby zapewnić obchodzenie się z nimi z należytą ostrożnością. Jedynie instrumenty, które są należycie zapakowane w sztywny pokrowiec lub futerał przeznaczony specjalnie do przewozu takich przedmiotów, mogą zostać dopuszczone do przewozu w przedziale ładunkowym statku powietrznego.* [Popr. 157]

2b. *Przewoźnik lotniczy jasno określa podczas procesu rezerwacji oraz w warunkach świadczenia usług sposób przewożenia instrumentów muzycznych, w tym właściwe opłaty i dostępne w danym statku powietrznym możliwości przewożenia instrumentów muzycznych oraz wymiary miejsc przeznaczonych do ich przewozu. W razie konieczności zarezerwowania drugiego miejsca pasażerom przysługuje możliwość zarezerwowania takiego miejsca przez internet.* [Popr. 158]

Środa, 5 lutego 2014 r.

Artykuł 6f

1. **Komisję wspiera Komitet ds. Praw Pasażerów. Komitet ten 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.**

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 II 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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

Załącznik I

„Załącznik: ~~niewyczerpujący~~ **wyczerpujący** wykaz okoliczności uważanych za nadzwyczajne do celów niniejszego rozporządzenia [**Popr. 160**]

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~~ **mające wpływ na statek powietrzny, których bezpośrednią przyczyną jest** ukryta usterka konstrukcyjna ~~ujawniona~~ **formalnie uznana za taką usterkę** przez producenta lub właściwy organ **ds. bezpieczeństwa, wykryta podczas przeglądu statku powietrznego przed lotem lub po dopuszczeniu statku powietrznego do eksploatacji**, mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu; [**Popr. 161**]

(iia) **uszkodzenia spowodowane zderzeniem z ptakami**; [**Popr. 162**]

(iii) ~~zagrożenia~~ **wojna, niepokoje polityczne**, akty sabotażu lub terroryzmu uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu; [**Popr. 163**]

(iv) ryzyko zdrowotne ~~stwarzające zagrożenie dla życia~~ lub nagle przypadki wymagające pomocy medycznej i wymuszające przerwanie lub zmianę trasy danego lotu; [**Popr. 164**]

(v) **nieprzewidziane** ograniczenia dotyczące zarządzania ruchem lotniczym bądź **nieprzewidziane** zamknięcie przestrzeni powietrznej ~~lub portu lotniczego~~ **w tym zamknięcie pasów startowych przez władze**; [**Popr. 165**]

Środa, 5 lutego 2014 r.

- (vi) warunki meteorologiczne zagrażające bezpieczeństwu lotu **lub które spowodowały uszkodzenie statku powietrznego w locie lub na płycie po dopuszczeniu statku do eksploatacji, uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu;** oraz [Popr. 166]
- (vii) **nieprzewidziane** spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego lub ważnych usługodawców, takich jak porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.” [Popr. 167]

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). [Popr. 168]~~

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH Z TYTUŁU PRZEWOZU PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

Niniejsze ogłoszenie informacyjne stanowi podsumowanie zasad odpowiedzialności stosowanych przez wspólnotowych przewoźników lotniczych, zgodnie z 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.

Środa, 5 lutego 2014 r.

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.”.
