



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

2013/0072(COD)

8.11.2013

OPINIA

Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego 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))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Hans-Peter Mayer

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Ponieważ do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej niejednokrotnie wpływały i nadal wpływają odwołania w kwestii braku pewności prawa, zwłaszcza w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jego przegląd wydaje się niezbędny. Należy przy tym zapewnić sprawiedliwą równowagę interesów pasażerów i przewoźników lotniczych. Przegląd powinien mieć również na celu sprawienie, by linie lotnicze podjęły się zadania podniesienia poziomu swoich usług i udoskonalenia zasad swojej działalności.

W szczególności aby zapewnić europejskim konsumentom, w tym przypadkiem pasażerom linii lotniczych, korzyść w postaci uproszczenia przepisów, należy nie tylko wyjaśnić poszczególne części prawa, lecz również uprościć tekst, zwiększyć jego zrozumiałość i poprawić czytelność.

Rozporządzenie (WE) Nr 261/2004

Prawa do odszkodowania i ich klasyfikacja

Jedną z kluczowych kwestii związanych z rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 jest pytanie, jakie opóźnienia powodują uzyskanie praw i jak należy je sklasyfikować. Pod tym względem sprawozdawca komisji opiniodawczej kierował się w swojej opinii orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Ponadto, aby zapewnić przejrzystość, przewiduje on klasyfikację obejmującą jedynie dwie kategorie oparte na podziale ze względu na odległość poniżej i powyżej 3500 km. Do pierwszej kategorii obejmującej odległość do 3500 km i loty na terytorium UE zalicza się wyraźnie również departamenty zamorskie UE. W tym przypadku powinna być możliwa maksymalna kwota odszkodowania w wysokości 250 EUR, jeżeli opóźnienie wynosi co najmniej 3 godziny. Druga kategoria obejmuje loty na trasach powyżej 3500 km. W tym przypadku dopuszcza się prawo do kwoty maksymalnie 600 EUR, jeżeli opóźnienie wynosi co najmniej 5 godzin.

Aby odpowiednio uwzględnić sytuację finansową tzw. tanich linii lotniczych, należy umożliwić ograniczenie tej kwoty ceną biletu. Przy tym wyliczeniu należy jednak uwzględnić całkowitą cenę biletu obejmującą koszty przelotu w obie strony i wszelkie dodatkowe opłaty, zwłaszcza opłaty za bagaż. Przytoczone kwoty w wysokości 250 i 600 EUR powinny w związku z tym obowiązywać jako stawki maksymalne. Pozwoliłoby to uniknąć nieproporcjonalności.

Kwota odszkodowania powinna pokryć ogólną wartość szkody. Sprawozdawca komisji opiniodawczej podjął się zatem wyjaśnienia zapisu art. 12 ust. 1 zdanie drugie, w którym wyklucza się teraz możliwość potrącania odszkodowania przyznanego na mocy niniejszego rozporządzenia z dalszego odszkodowania. Konieczność tego wyjaśnienia wynika również z toczącej się przed Trybunałem Sprawiedliwości UE sprawy X ZR111 /12.

Inną ważną kwestią jest zasada „no show”. Należy zakazać odmowy przyjęcia pasażera na pokład w celu odbycia podróży powrotnej lub dalszej podróży ze względu na fakt, że nie wziął on udziału w podróży do miejsca przeznaczenia lub w części podróży, ponieważ prawodawstwo europejskie nie powinno dopuszczać łamania warunków umowy nawet w przypadku odszkodowania za szkody.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej przewiduje ponadto ograniczenie czasu oczekiwania w przypadku przestoju na płycie do 2 godzin. Jeżeli start ma nastąpić niebawem, tzn. prawdopodobnie nastąpi w ciągu pół godziny, czas oczekiwania może przekroczyć dwie godziny. W takich przypadkach piloci powinni podejmować decyzję w zależności od sytuacji. Ponadto sprawozdawca komisji opiniodawczej przewiduje ponadto uznanie za uzasadnione prawa do zmiany planu podróży już po 3 godzinach. Jednocześnie w opinii przewiduje się, że pomocy, o której mowa w art. 8 i 9, należy udzielać już wcześniej. Komisja uważa, że w przypadku opóźnień i odwołań lotów wynikłych nie z winy przewoźników lotniczych mają oni pokryć koszty maksymalnie pięciu noclegów w hotelu do kwoty 174 EUR za noc. Kwota określona przez Komisję wydaje się zbyt niska w przypadku niektórych miejsc przeznaczenia, zwłaszcza kiedy z uwagi na ewentualny dalszy lot konieczny jest nocleg w pobliżu lotniska.

W oparciu o art. 12 dyrektywy 2013/11 w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich opinia przewiduje ponadto, aby – dla zapewnienia jednolitych warunków – czas na złożenie skargi wynosił zasadniczo 2 lata. Wzywa się w niej ponadto do zobowiązania przewoźników lotniczych, aby wyraźnie zwracali uwagę na terminy.

Okoliczności uważane za nadzwyczajne, wyszczególnione w załączniku 1

Opinia przewiduje zmianę kolejności wyszczególnionych okoliczności, tak by odwołała ich znaczeniu, oraz wiążące uznanie ich za nadzwyczajne. Ogranicza wykaz problemów technicznych, rozszerza go jednak w kategorii zagrożeń dla bezpieczeństwa.

Ponadto opinia wprowadza w przypadku sporów zbiorowych rozróżnienie między obsługującym przewoźnikiem lotniczym, innym przewoźnikiem lotniczym oraz ważnymi usługodawcami.

Jedynie w przypadku tych ostatnich zgodnie z opinią występują nadzwyczajne okoliczności. Oba wykazy, tj. okoliczności nadzwyczajnych i okoliczności nieuznanych za nadzwyczajne, powinny być niewyczerpujące, aby można było je w przyszłości uzupełnić i aby uniknąć wszelkich problemów w sytuacjach, w których nie wyszczególniono pewnych okoliczności. Wykazy te rozszerzono już w wyniku decyzji podjętych przez europejskie sądy. W drodze aktów delegowanych można je dostosować, lecz nie można ich skrócić.

Możliwości złożenia skargi

Liczne informacje od pasażerów pokazują, że ich roszczenia i skargi nie są rozpatrywane w zadowalający sposób. Przewoźnicy lotniczy często próbują najpierw odrzucić roszczenie, podając czasami nieprawdziwe powody. W odniesieniu do takich przypadków należy wprowadzić sankcje.

Aby ułatwić egzekwowanie praw, należy wprowadzić dodatkowo prawo do uzyskania pełnej informacji o przyczynach opóźnienia bądź odwołania lotu czy też zmiany rozkładu.

W przeciwnym razie nie zostanie osiągnięty cel zagwarantowania skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów.

Rozporządzenie (WE) Nr 2027/97

Jako że chodzi o rozporządzenie UE, kwoty należy wyrażać w euro. Dlatego w celu zapewnienia czytelności w opinii przewiduje się skreślenie pojęcia SDR jako jednostki

walutowej. Zamiast tego podaje się przybliżone kwoty odpowiadające obecnej wartości kwot wyrażonych w SDR.

POPRAWKI

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma również zastosowanie do pasażerów, którzy zarezerwowali sobie transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej. Należy jednak wyjaśnić, że pasażerowie nie mogą kumulować odnośnych praw, w szczególności wynikających z rozporządzenia i z dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek. Pasażerowie powinni mieć możliwość wyboru, zgodnie z którym aktem prawnym składają roszczenia, nie powinni mieć jednak prawa do kumulowania odszkodowań z tytułu tego samego problemu przyznanych na podstawie obu tych aktów prawnych. Pasażerowie nie powinni martwić się o to, w jaki sposób przewoźnicy lotniczy i organizatorzy turystyki podzielą się obsługą takich roszczeń.

Poprawka

(6) Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma również zastosowanie do pasażerów, którzy zarezerwowali sobie transport lotniczy w ramach imprezy turystycznej. Należy jednak wyjaśnić, że pasażerowie nie mogą kumulować odnośnych praw, w szczególności wynikających z rozporządzenia i z dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, ***nawet jeżeli dochodzenie praw oddzielnie lub jednocześnie jest zasadniczo możliwe.*** Pasażerowie powinni mieć możliwość wyboru, zgodnie z którym aktem prawnym składają roszczenia, nie powinni mieć jednak prawa do kumulowania odszkodowań z tytułu tego samego problemu przyznanych na podstawie obu tych aktów prawnych. Pasażerowie nie powinni martwić się o to, w jaki sposób przewoźnicy lotniczy i organizatorzy turystyki podzielą się obsługą takich roszczeń.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Należy podkreślić, że pasażer, który nie zamierza odbyć części podróży, może powiadomić o tym przewoźnika już przed zaplanowanym terminem wylotu, a nie dopiero po fakcie wyłącznie w celu dochodzenia podlegających zwrotowi podatków.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) W przypadku gdy pasażer rezygnuje z lotu, przewoźnicy lotniczy powinni być zobowiązani do nieodpłatnego zwrotu już zapłaconych podatków.

Uzasadnienie

Niektórzy przewoźnicy lotniczy żądają w takich przypadkach często nieproporcjonalnych opłat serwisowych. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. Nienależny podatek musi zostać w pełni zwrócony. Pasażer nie skorzysta już z opłaconego lotu, co powinno wystarczyć na pokrycie opłaty serwisowej.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9c) Jeżeli w wyniku porozumienia pasażer zdecyduje się na przelot w późniejszym terminie, należy zwrócić wszystkie koszty podróży do portu lotniczego i z portu lotniczego. Obejmuje to koszty podróży środkami transportu publicznego, opłaty za przejazdy taksówką i opłaty za parking na lotnisku.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9d) Pasażerowie powinni zostać objęci specjalną ochroną w przypadku odwołania lotu 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.

Uzasadnienie

Pasażerom korzystającym z usług przewoźników kończących działalność należy zapewnić ochronę w formie zwrotu kosztów niewykorzystanego przez nich biletu lub powrotu do kraju, jeśli zostali oni unieruchomieni za granicą. Pozostawia się przewoźnikom margines swobody w zakresie podjęcia niezbędnych działań, takich jak utworzenie funduszy lub wykupienie ubezpieczenia.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Porty lotnicze i ich użytkownicy, tacy jak przewoźnicy lotniczy i przedsiębiorstwa zapewniające obsługę naziemną, powinni współpracować ze sobą w celu zminimalizowania wpływu wielokrotnych zakłóceń lotu na pasażerów poprzez zapewnienie im opieki i zmiany planu podróży. **W** tym celu powinni sporządzić plany awaryjne na wypadek

(10) Porty lotnicze i ich użytkownicy, tacy jak przewoźnicy lotniczy, przedsiębiorstwa zapewniające obsługę naziemną **i służby żeglugi powietrznej**, powinni współpracować ze sobą w celu zminimalizowania wpływu wielokrotnych zakłóceń lotu na pasażerów poprzez zapewnienie im opieki i zmiany planu podróży. **W** tym celu powinni sporządzić

wystąpienia takich sytuacji oraz współpracować przy sporządzaniu takich planów.

plany awaryjne na wypadek wystąpienia takich sytuacji oraz współpracować przy sporządzaniu takich planów z *organami na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym*. *Istniejące plany awaryjne należy w razie konieczności odpowiednio dostosować.*

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla pasażerów napotykaających duże opóźnienia, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (Sturgeon). ***Jednocześnie próg, powyżej którego opóźnienie daje prawo do odszkodowania, powinien zostać podniesiony z uwzględnieniem finansowego wpływu na sektor i z myślą o uniknięciu jakiegokolwiek ewentualnego wzrostu częstotliwości odwołań lotów.*** Aby zapewnić obywatelom podróżującym w obrębie UE jednolite warunki rekompensat, próg opóźnienia powinien być taki sam w odniesieniu do wszystkich podróży wewnątrzunijnych, ale powinien być zróżnicowany w zależności od długości trasy podróży do i z państw trzecich ze względu na szczególne trudności operacyjne napotykanne przez przewoźników w odległych portach lotniczych.

Poprawka

(11) W rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie określić prawo do odszkodowania dla pasażerów napotykaających duże opóźnienia, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (Sturgeon). Aby zapewnić obywatelom podróżującym w obrębie UE jednolite warunki rekompensat, próg opóźnienia powinien być taki sam w odniesieniu do wszystkich podróży wewnątrzunijnych, ale powinien być zróżnicowany w zależności od długości trasy podróży do i z państw trzecich ze względu na szczególne trudności operacyjne napotykanne przez przewoźników w odległych portach lotniczych.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Aby uwzględnić finansowy wpływ na sektor transportu lotniczego również w sektorze tanich przewozów lotniczych, należy umożliwić dochodzenie odszkodowań w wysokości całej zapłaconej ceny biletu, nieprzekraczającej jednak kwot określonych w niniejszym rozporządzeniu. Cena ta powinna obejmować koszty przelotu w obie strony łącznie z wszelkimi dodatkowymi opłatami, na przykład opłatą za bagaż. Takie prawo do odszkodowania w odpowiedniej wysokości przysługuje na każdy opóźniony odlot. Zatem w razie opóźnionego odlotu do miejsca przeznaczenia i opóźnionego odlotu podczas podróży powrotnej przysługuje prawo do dwukrotnego odszkodowania, każdorazowo w wysokości całej ceny biletu.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) **W** celu zapewnienia pewności prawnej w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 należy wyraźnie potwierdzić, że zmiana rozkładu lotów ma na pasażerów podobny wpływ, jak duże opóźnienia, powinna zatem skutkować podobnymi prawami.

Poprawka

(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 **i odwołania**, powinna zatem skutkować podobnymi prawami.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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.

skreślony

Uzasadnienie

W artykule dotyczącym tego zagadnienia jest mowa nie tylko o mniejszych statkach powietrznych, lecz również o trasach o długości poniżej 250 km. Jeżeli pasażer „utknie” w środku nocy na lotnisku i nie może od razu kontynuować podróży zgodnie z planem lub według zmienionego planu, należy mu zapewnić zakwaterowanie. Nie jest winą pasażera, że chodzi o mały statek powietrzny.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18) W przypadku osób niepełnosprawnych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz innych osób o szczególnych potrzebach, takich jak dzieci podróżujące bez opiekunów, kobiety w ciąży i osoby wymagające szczególnej pomocy medycznej, w przypadku zakłóceń lotu zapewnienie zakwaterowania może być trudniejsze. Dlatego też do tych kategorii pasażerów nie powinny mieć zastosowania żadne ograniczenia prawa do zakwaterowania w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności **lub w odniesieniu do działalności regionalnej.**

(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.**

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Pasażerowie powinni nie tylko być odpowiednio poinformowani o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu, lecz także powinni zostać należycie poinformowani o przyczynach **takiego zakłócenia** natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. **Informację taką należy zapewnić także** w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika prowadzącego działalność w Unii.

Poprawka

(20) Pasażerowie powinni nie tylko być odpowiednio poinformowani o prawach przysługujących im w przypadku **opóźnienia, odwołania, zakłócenia lotu czy zmiany rozkładu**, lecz także powinni zostać należycie poinformowani o przyczynach **tych sytuacji** natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. **Uniemożliwienie pasażerom skorzystania z tego prawa powinno podlegać sankcjom. Prawo to przysługuje również** w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika prowadzącego działalność w Unii.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Pasażerowie powinni nie tylko być odpowiednio poinformowani o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu, lecz także powinni zostać należycie poinformowani o przyczynach takiego zakłócenia natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. Informację taką należy zapewnić także w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika prowadzącego działalność w Unii.

Poprawka

(20) Pasażerowie powinni nie tylko być odpowiednio poinformowani o prawach przysługujących im w przypadku zakłócenia lotu, lecz także powinni zostać należycie poinformowani o przyczynach takiego zakłócenia natychmiast, gdy taka informacja stanie się dostępna. Informację taką należy zapewnić także w przypadku, gdy pasażer nabył bilet poprzez pośrednika prowadzącego działalność w Unii. **Ponadto należy poinformować pasażerów o najprostszych i najszybszych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg, tak aby mogli oni korzystać z przysługujących im praw.**

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) W celu zapewnienia skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów, rolę krajowych organów wykonawczych należy dokładniej określić i jasno odróżnić od rozpatrywania indywidualnych skarg pasażerów.

Poprawka

(21) W celu zapewnienia skuteczniejszego egzekwowania praw pasażerów, rolę krajowych organów wykonawczych należy dokładniej określić i jasno odróżnić od rozpatrywania indywidualnych skarg pasażerów. ***Poza tym należy wyjaśnić, że w interesie europejskich konsumentów nie wolno przekraczać maksymalnego terminu 90 dni na rozpatrzenie skargi. Należy jasno określić odpowiedzialność za rozpatrywanie indywidualnych skarg w celu uniknięcia sytuacji, w której krajowe organy wykonawcze odsyłają pasażerów do siebie nawzajem zamiast szybko rozpatrzyć skargę.***

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Pasażerów należy odpowiednio informować o właściwych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg przewoźnikom lotniczym, ***a także udzielać im odpowiedzi w rozsądnym terminie.*** Ponadto pasażerowie powinni mieć możliwość składania skarg przeciw przewoźnikom lotniczym w drodze środków pozasądowych. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom

Poprawka

(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. Pasażerowie powinni otrzymać odpowiedź w ciągu dwóch miesięcy od wpłynięcia roszczenia lub skargi.*** Ponadto pasażerowie powinni mieć możliwość składania skarg przeciw przewoźnikom lotniczym w drodze środków pozasądowych. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym

dostępu do sądu.

w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom dostępu do sądu. ***W celu prostego, szybkiego i oszczędnego rozpatrywania roszczeń w ramach procedur pozasądowych i sądowych należy wskazywać przede wszystkim możliwość internetowego i alternatywnego rozstrzygania sporów oraz europejskie postępowanie w sprawie drobnych roszczeń.***

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Pasażerów należy odpowiednio informować o właściwych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg przewoźnikom lotniczym, a także udzielać im odpowiedzi w rozsądnym terminie. Ponadto pasażerowie powinni mieć możliwość składania skarg przeciw przewoźnikom lotniczym w drodze środków pozasądowych. Ponieważ jednak prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem jest prawem podstawowym określonym w art. 47 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, takie środki nie powinny utrudniać ani uniemożliwiać pasażerom dostępu do sądu.

Poprawka

(22) Pasażerów należy odpowiednio informować o właściwych procedurach zgłaszania roszczeń i skarg przewoźnikom lotniczym, a także udzielać im odpowiedzi w rozsądnym terminie. Ponadto pasażerowie powinni mieć możliwość składania skarg przeciw przewoźnikom lotniczym w drodze środków pozasądowych. ***W tym celu pasażerowie powinni otrzymać kompletną listę adresów i danych kontaktowych organów, którym powierzono prowadzenie takich procedur w każdym państwie.*** 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.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22a) Przewoźnicy lotniczy powinni należeć do systemów rozstrzygania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22b) W celu zapewnienia jednolitych warunków skargi i roszczenia w rozumieniu niniejszego rozporządzenia powinny ulegać przedawnieniu dwa lata od powstania prawa do odszkodowania, tj. od dnia, w którym miał się rozpocząć zarezerwowany lot.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(31) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia bagażu, przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić pasażerom możliwość złożenia skargi poprzez udostępnienie im w porcie lotniczym formularza skargi. Może on także mieć formę standardowego formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR).

(31) Biorąc pod uwagę krótkie terminy składania skarg dotyczących zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia bagażu, przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić pasażerom możliwość złożenia skargi poprzez udostępnienie im w porcie lotniczym formularza skargi ***sporządzonego we wszystkich językach urzędowych UE***. Może on także mieć formę standardowego formularza nieprawidłowości bagażowej (PIR).

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję

(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.**

Poprawka

(33) **W celu uwzględnienia rozwoju gospodarczego konieczne jest dokonanie w drodze aktów wykonawczych zmiany** limitów pieniężnych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(34a) Niniejsze rozporządzenie powinno również mieć zastosowanie do portu lotniczego w Gibraltarze.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt -1 (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst obowiązujący

Poprawka

3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do lotniska w Gibraltarze jest zawieszona do momentu wejścia w życie ustaleń ze wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują

skreślony

Radę o wspomnianej dacie wejścia w życie.

Uzasadnienie

Wniosek Komisji nie usuwa z rozporządzenia z 2004 r. klauzuli zawieszającej stosowanie do lotniska w Gibraltarze. W 2006 r. Zjednoczone Królestwo, Hiszpania i rząd Gibraltaru osiągnęły konstruktywne porozumienie, dzięki któremu lotnisko w Gibraltarze stało się częścią jednolitego rynku lotniczego. Gibraltar to lotnisko UE i zgodnie z Traktatami wszelkie unijne środki dotyczące lotnictwa muszą obejmować także Gibraltar.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

„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”

Poprawka

„organizator» oznacza osobę, która, w sposób nieokazjonalny, organizuje wyjazdy turystyczne oraz sprzedaje je lub oferuje do sprzedaży bezpośrednio lub za pośrednictwem punktu sprzedaży detalicznej;

Uzasadnienie

Aby tekst był bardziej zrozumiały i przyjazny konsumentom, lepiej jest zrezygnować z wszelkich odniesień i w ich miejsce jasno sformułować wszystkie definicje w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 2 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) „odprawa pasażera” oznacza rejestrację na lot bezpośrednio przez przewoźnika lotniczego albo przez firmę zajmującą się odprawami, albo poprzez

dokonanie odprawy online;

Uzasadnienie

W wersji angielskiej (Uwaga tłumacza – i w wersji polskiej) w art. 3 ust. 2 jest teraz mowa o wejściu na pokład, a nie o odprawie. Jest to mylące w obliczu podanego czasu 45 minut (Chodzi o odprawę czy o wejście na pokład?).

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 2 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

*„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;”*

Poprawka

*„osoba **niepełnosprawna**” lub „osoba o ograniczonej **możliwości poruszania się**” oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej bądź przejściowej), upośledzenia umysłowego 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;*

Uzasadnienie

Aby tekst był bardziej zrozumiały i przyjazny konsumentom, lepiej jest zrezygnować z wszelkich odniesień i w ich miejsce jasno sformułować wszystkie definicje w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera d
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 2 – litera l

Tekst proponowany przez Komisję

d) do definicji „odwołania” w lit. l) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Lot, w którego ramach statek powietrzny wystartował, lecz z jakiegokolwiek powodu był następnie zmuszony do lądowania w porcie lotniczym innym niż docelowy port lotniczy bądź do powrotu do portu lotniczego wyjścia, uważa się za lot odwołany.”

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera e
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 2 – litera m**

Tekst proponowany przez Komisję

m) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają okoliczności, które, ze względu na swój charakter lub źródło, nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Do celów niniejszego rozporządzenia, nadzwyczajne okoliczności obejmują okoliczności wyszczególnione w załączniku;

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera e**

Poprawka

d) do definicji „odwołania” w lit. l) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W odniesieniu do konsekwencji dla linii lotniczych i pasażerów lot, w którego ramach statek powietrzny wystartował, lecz z jakiegokolwiek powodu był następnie zmuszony do lądowania w porcie lotniczym innym niż docelowy port lotniczy wyjścia, uważa się za lot odwołany.”;

Poprawka

m) »nadzwyczajne okoliczności« oznaczają okoliczności, które, ze względu na swój charakter lub źródło, nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Do celów niniejszego rozporządzenia nadzwyczajne okoliczności obejmują okoliczności wyszczególnione w **niewyczerpującym wykazie** w załączniku **I. Komisja ma prawo, w drodze aktu delegowanego zgodnie z art. 16d, dodawać okoliczności do wykazu w załączniku I, które należy uznać za nadzwyczajne do celów niniejszego rozporządzenia;**

Tekst proponowany przez Komisję

„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;

Poprawka

„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, **związanych z elementem podróży, jakim jest transport lotniczy**;

Uzasadnienie

Precyzuje, że „cena biletu” odnosi się jedynie do usług związanych z transportem lotniczym (a nie do usług takich jak rezerwacje hotelowe i wynajem samochodów).

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 1 – litera e
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 2 – litera w

Tekst proponowany przez Komisję

»przestój na płycie« oznacza, w związku z odlotem, czas, w którym statek powietrzny pozostaje na ziemi między **rozpoczęciem** przyjmowania pasażerów na pokład a startem statku powietrznego lub, w związku z przylotem, czas między lądowaniem statku powietrznego a rozpoczęciem opuszczania pokładu przez pasażerów;

Poprawka

»przestój na płycie” oznacza, w związku z odlotem, czas, w którym statek powietrzny pozostaje na ziemi między **zakończeniem** przyjmowania pasażerów na pokład a startem statku powietrznego lub, w związku z przylotem, czas między lądowaniem statku powietrznego a rozpoczęciem opuszczania pokładu przez pasażerów;

Uzasadnienie

Czas przyjmowania pasażerów na pokład nie powinien być wliczany do czasu „przestoju na płycie”. Decydujące znaczenie w tej kwestii musi mieć zakończenie procesu przyjmowania pasażerów na pokład.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 2 – litera a

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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, stawią się do wejścia na pokład,
– zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym drogą elektroniczną) przez przewoźnika lotniczego, organizatora lub autoryzowane biuro podróży,
lub, jeżeli czas nie został określony,
– nie później niż 45 minut przed wskazanym w rozkładzie czasem odlotu;
lub;”

Poprawka

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, zakończyli odprawę poprzez wystawienie biletu
– 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;”

Uzasadnienie

Nie jest jasne, o co w tym przypadku dokładnie chodzi (Uwaga tłumacza – zob. popr. 30). Niniejsza zmiana oraz propozycja definicji „odprawy” mają wyjaśnić, że nie chodzi w rzeczywistości o „wejście na pokład”.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 2 – litera -a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst obowiązujący

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w **Państwie Członkowskim**, do którego ma zastosowanie Traktat, chyba że otrzymali

Poprawka

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w **państwie członkowskim**, do którego ma zastosowanie Traktat, chyba że otrzymali

oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym ***lub lot był lotem powrotnym zarezerwowanym razem z odpowiednim lotem odbywającym się z portu lotniczego w UE i realizowanym przez przewoźnika wspólnotowego.***

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 2 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 3 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

„6. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów transportowanych na podstawie umów dotyczących imprez turystycznych, pozostaje jednak bez wpływu na prawa pasażerów wynikające z dyrektywy Rady 90/314/EWG. Pasażer ma prawo dochodzić roszczeń na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz na podstawie dyrektywy Rady 90/314/EWG ***oddzielnie lub jednocześnie***, 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.”

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

„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.”

Poprawka

„3. W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli **na lot do miejsca przeznaczenia lub lot powrotny** obsługujący przewoźnik lotniczy **jak najszybciej** wypłaca im odszkodowanie zgodnie z art. 7 i udziela pomocy zgodnie z art. 8. Jeśli **pasażerowie ci zdecydują** się na zmianę planu podróży **i jej kontynuację w najbliższym możliwym terminie** zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b), obsługujący przewoźnik udziela **im** pomocy zgodnie z art. 9.”

Uzasadnienie

To, czy pasażer odbył lot do miejsca przeznaczenia, nie powinno mieć żadnego znaczenia. Ponadto nie może być tak, że pasażer otrzyma coś do picia dopiero wtedy, kiedy opóźnienie wynosi co najmniej dwie godziny.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 4 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli obsługujący przewoźnik lotniczy **niezwłocznie i bez żadnych dalszych formalności** 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.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Należy zabronić odmowy przyjęcia pasażera na pokład w celu odbycia podróży powrotnej *lub dalszej podróży* ze względu na fakt, że nie wziął on udziału w podróży do miejsca przeznaczenia lub *w części podróży.*

Uzasadnienie

Nie można odmówić przyjęcia pasażera na pokład w celu odbycia podróży powrotnej lub dalszej podróży ze względu na fakt, że nie wziął on udziału w podróży do miejsca przeznaczenia lub w części podróży. Taki był zamysł poprawki 25 sprawozdawcy.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Nie dotyczy polskiej wersji.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 4 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 5 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

„a) 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”

Poprawka

„a) w przypadku zmiany planu podróży otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego opiekę, o której mowa w art. 9 oraz”

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 4 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że opóźnienia nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania wszystkich zasadnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się jedynie w zakresie, w jakim mają one wpływ na dany lot lub na poprzedni lot obsługiwany przez ten sam statek powietrzny. ***W przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie przedstawi takich dowodów na piśmie, odszkodowanie jest nadal należne w odniesieniu do roszczenia pasażera.***

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 4 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 5 – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

5. W portach lotniczych, które w ciągu ostatnich trzech kolejnych lat obsługiwały nie mniej niż trzy miliony pasażerów rocznie, organ zarządzający portem lotniczym zapewnia, aby działalność portu lotniczego i jego użytkowników, w szczególności przewoźników lotniczych i podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, były koordynowane w drodze odpowiedniego planu awaryjnego uwzględniającego możliwe sytuacje odwołania więcej niż jednego lotu lub opóźnienia więcej niż jednego lotu, mogące skutkować unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów, w tym przypadki niewypłacalności przewoźników

Poprawka

5. W portach lotniczych ***Unii***, które w ciągu ostatnich trzech kolejnych lat obsługiwały nie mniej niż trzy miliony pasażerów rocznie, organ zarządzający portem lotniczym zapewnia, aby działalność portu lotniczego i jego użytkowników, w szczególności przewoźników lotniczych i podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej, były koordynowane w drodze odpowiedniego planu awaryjnego uwzględniającego możliwe sytuacje odwołania więcej niż jednego lotu lub opóźnienia więcej niż jednego lotu, mogące skutkować unieruchomieniem w porcie lotniczym znacznej liczby pasażerów, w tym przypadki

lotniczych lub cofnięcia im koncesji. Plan awaryjny należy opracować w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom odpowiedniej informacji i opieki. Organ zarządzający portem lotniczym przedstawia plan awaryjny i wszelkie zmiany w nim krajowemu organowi wykonawczemu zgodnie z art. 16. W portach lotniczych obsługujących mniejszą niż wspomniana wyżej liczbę pasażerów organ zarządzający poczyni wszelkie rozsądne starania w celu skoordynowania działań użytkowników portu oraz otoczenia opieką i udzielenia informacji pasażerom, którzy znaleźli się w takiej sytuacji.

niewypłacalności przewoźników lotniczych lub cofnięcia im koncesji. Plan awaryjny należy opracować w celu zapewnienia unieruchomionym pasażerom odpowiedniej informacji i opieki. Organ zarządzający portem lotniczym przedstawia plan awaryjny i wszelkie zmiany w nim krajowemu organowi wykonawczemu zgodnie z art. 16. W portach lotniczych obsługujących mniejszą niż wspomniana wyżej liczbę pasażerów organ zarządzający poczyni wszelkie rozsądne starania w celu skoordynowania działań użytkowników portu oraz otoczenia opieką i udzielenia informacji pasażerom, którzy znaleźli się w takiej sytuacji.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 4 – litera c a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 5 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W razie odwołania lotu ze względu na niewypłacalność przewoźnika lotniczego lub zawieszenie przez niego działalności pasażerowie mają prawo do zwrotu należności lub do lotu powrotnego do pierwszego miejsca odlotu zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) oraz prawo do opieki, o którym mowa w art. 9. Przewoźnicy lotniczy przedstawiają dowody potwierdzające zabezpieczenie zwrotu wpłaconych kwot i podróży powrotnej.”

Uzasadnienie

W przypadku odwołania lotu ze względu na niewypłacalność lub z jakiegokolwiek innej przyczyny trzeba zapewnić pasażerom ochronę. Do przyczyn tych należy również cofnięcie koncesji.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Duże opóźnienie

Opóźnienie

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 1 – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(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

(i) pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. a) i w art. 9 ust. 2; oraz

Uzasadnienie

Nie jest właściwe, by pasażer otrzymywał szklankę wody dopiero po upływie dwóch godzin.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 1 – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

(ii) jeśli opóźnienie wynosi co najmniej **trzy godziny**, pomoc, o której mowa w art. 8 ust. 1.

Uzasadnienie

Należy odwrócić kolejność podpunktów (ii) i (iii).

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 1 – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(iii) jeśli opóźnienie wynosi co najmniej **trzy godziny i obejmuje jedną noc lub kilka nocy**, pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. **b) i c)**; **oraz**

Uzasadnienie

Należy odwrócić kolejność podpunktów (ii) i (iii).

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) przed upływem **trzech** godzin od planowego czasu przylotu w przypadku wszystkich podróży wewnątrzunijnych, **łącznie z departamentami zamorskimi państw członkowskich**, oraz podróży do i z państw trzecich na trasie długości poniżej 3500 km;

Uzasadnienie

Maksymalny czas od planowanego czasu przylotu powinien opierać się na obowiązującym orzecznictwie. Przepis ten powinien jednak obowiązywać również w odniesieniu do departamentów zamorskich należących do UE.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) przed upływem **pięciu** godzin od planowego czasu przylotu w przypadku podróży do i z państw trzecich na trasie długości **powyżej 3500** km;

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślona

Uzasadnienie

Powinny istnieć maksymalnie dwie różne kategorie.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Ustęp 2 ma również zastosowanie w przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy zmienił planowe czasy odlotu i przylotu powodując opóźnienie **lub przyspieszenie** w stosunku do czasu

podanego w rozkładzie, chyba że pasażera powiadomiono o zmianie rozkładu z wyprzedzeniem większym niż piętnaście dni w stosunku do pierwotnego planowego czasu odlotu.

przyłotu pierwotnie podanego w rozkładzie, chyba że pasażera powiadomiono o zmianie rozkładu z wyprzedzeniem większym niż piętnaście dni w stosunku do pierwotnego planowego czasu odlotu.

Uzasadnienie

Również przyspieszenie lotu ma znaczenie, ponieważ w razie niepoinformowania w odpowiednim czasie można nie zdążyć na taki lot.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7, jeżeli może **przedstawić dowód na piśmie**, że opóźnienie lub zmiana rozkładu jest spowodowana zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności oraz że opóźnienia lub zmiany rozkładu nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania wszystkich rozsądnych środków. Na takie nadzwyczajne okoliczności można powołać się jedynie w zakresie, w jakim mają one wpływ na dany lot lub na poprzedni lot obsługiwany przez ten sam statek powietrzny. **Pasażer ma prawo do uzyskania pod rygorem sankcji wyczerpujących informacji o takich nadzwyczajnych okolicznościach.**

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. **Z** zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących bezpieczeństwa, jeśli **ma miejsce** przestój na płycie, 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 **dwóch** godzin, statek powietrzny powraca do punktu przyjęć pasażerów na pokład lub do innego miejsca odpowiedniego do celów opuszczenia przez nich pokładu statku powietrznego, gdzie pasażerom umożliwia się opuszczenie pokładu i skorzystanie z tej samej pomocy, o której mowa w ust. 1, chyba że ze względów bezpieczeństwa statek powietrzny nie może opuścić swojego stanowiska na płycie **lub start ma nastąpić niebawem, tzn. prawdopodobnie nastąpi w ciągu pół godziny**.

Uzasadnienie

Nie jest jasne, dlaczego pasażerowie powinni zostać maksymalnie pięć godzin w samolocie, jeśli mogliby czekać również w strefie tranzytowej portu lotniczego.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W przypadku gdy pasażer utraci możliwość skorzystania z lotu łączonego wskutek opóźnienia lub zmiany rozkładu w odniesieniu do poprzedniego lotu, unijny przewoźnik lotniczy **odpowiedzialny za opóźnienie** zapewnia pasażerowi:

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 a – ustęp 1 – zdanie wprowadzające

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 a – ustęp 1 – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(i) pomoc, o której mowa w art. 9 ust. 1 lit. a) i w art. 9 ust. 2; oraz

Uzasadnienie

Nie jest właściwe, by pasażer otrzymywał szklanę wody dopiero po upływie dwóch godzin.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 a – ustęp 1 – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera -a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 7 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-a) w ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie za każdy opóźniony odlot w wysokości całej zapłaconej ceny biletu, ale nie więcej niż:”;

Uzasadnienie

W przypadku tanich linii lotniczych kwoty te są nieproporcjonalne. Zwrot 250 EUR za bilet, który kosztował 49 EUR, nie byłby uzasadniony ekonomicznie. Dlatego też powinna istnieć możliwość ograniczenia roszczenia do wysokości ceny biletu, nieprzekraczającej jednak kwot określonych w tym rozporządzeniu. Wyraźnie wprowadza się jednak możliwość otrzymania zwrotu podwójnej kwoty w przypadku opóźnienia odlotów podczas podróży w obie strony.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 7 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

„a) UR w przypadku wszystkich podróży wewnątrzunijnych, łącznie z departamentami zamorskimi państw członkowskich, oraz podróży do i z państw trzecich na trasie długości poniżej 3500 km,”

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera a a (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 7 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) ustęp 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) 600 EUR w przypadku wszystkich podróży do i z państw trzecich na trasie długości powyżej 3500 km”

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera a b (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 7 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) w ust. 1 skreśla się lit. c);

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

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 **ostatecznego** miejsca docelowego, nawet jeśli po zmianie planu podróży odwołany zostanie kolejny lot lub utracony zostanie kolejny lot łączony.

Uzasadnienie

Termin „miejsce docelowe” można by ewentualnie rozumieć również jako „pośrednie miejsce docelowe”. Termin „ostateczne miejsce docelowe” jest bardziej precyzyjny.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 7 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 7 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć

5. Przewoźnik lotniczy może zawrzeć

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

z pasażerem dobrowolne porozumienie zastępujące przepisy dotyczące odszkodowania zawarte w ust. 1, pod warunkiem, że takie porozumienie zostanie potwierdzone dokumentem podpisanym przez pasażera, w którym pasażerowi przypomina się o prawie do odszkodowania przysługującym mu na mocy niniejszego rozporządzenia. **Tego rodzaju porozumienie może zostać zawarte dopiero po wystąpieniu okoliczności uzasadniających roszczenie.**

Uzasadnienie

W przeciwnym wypadku można by z góry prosić pasażerów o podpisanie takiego dokumentu już w momencie rezerwowania lotu.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 8 – ustęp 1 – litera a – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 8 – ustęp 1 – litera a – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

lotem powrotnym **organizowanym przez odpowiedzialnego przewoźnika lotniczego** do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

Uzasadnienie

Taki lot musi zorganizować odpowiedzialny przewoźnik lotniczy. Nie jest to zadanie pasażera.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 8

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku wybrania przez pasażerów wariantu, o którym mowa w ust. 1 lit. b), przysługuje im, z zastrzeżeniem dostępności, prawo do zmiany planu podróży z wykorzystaniem usług innego przewoźnika lotniczego lub innego rodzaju transportu, jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może samodzielnie i na czas przetransportować pasażera w taki sposób, aby znalazł się on w miejscu docelowym w ciągu **12** godzin od planowego czasu przylotu. Niezależnie od przepisów art. 22 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, 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.

Poprawka

5. W przypadku wybrania przez pasażerów wariantu, o którym mowa w ust. 1 lit. b), przysługuje im, z zastrzeżeniem dostępności, prawo do zmiany planu podróży z wykorzystaniem usług innego przewoźnika lotniczego lub innego rodzaju transportu, jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy nie może samodzielnie i na czas przetransportować pasażera w taki sposób, aby znalazł się on w miejscu docelowym w ciągu **3** godzin od planowego czasu przylotu. Niezależnie od przepisów art. 22 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, 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.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

2. Ponadto, pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwie wiadomości faksowe lub e-mailowe.

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu przerehabilitowanie pierwotnej wersji art. 9 ust. 2, która nie została uwzględniona w trakcie przeglądu i w której była jeszcze mowa o dalekopisach. Dalekopisy wyszły bowiem z użycia i z tego względu stały się nieaktualne.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

4. Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy jest w stanie wykazać, że odwołanie lotu, jego opóźnienie lub zmiana rozkładu jest skutkiem zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności oraz że odwołaniu lotu, jego opóźnieniu lub zmianie rozkładu nie można było zapobiec nawet w przypadku zastosowania wszystkich rozsądnych środków, może on ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania zapewnionego zgodnie z ust. 1 lit. b) do **175** EUR na noc i na pasażera oraz do nie więcej niż **pięciu** nocy. Jeśli obsługujący przewoźnik lotniczy zdecyduje się na wprowadzenie tego ograniczenia, udziela on pasażerom informacji o dostępnym zakwaterowaniu po upływie tych **pięciu** nocy, niezależnie od stałego obowiązku informowania określonego w art. 14.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

skreślony

Uzasadnienie

Nie jest jasne, dlaczego w tym przypadku istotna jest długość trasy i wielkość samolotu. Pasażer nie ma wpływu na wielkość samolotu. Również przelot na krótkiej trasie może zakończyć się w nocy. Pasażer nie powinien z tego powodu nocować na ławce.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 9 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

6. W przypadku gdy pasażer wybiera zwrot należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) 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, w której pasażer udowodni, że w wyniku takiego wyboru poniósł koszty związane z przejazdem na*

lotnisko i z lotniska, otrzymuje pełny zwrot kosztów dojazdu na podróż, która nie doszła do skutku.

Uzasadnienie

Poprawka ta dotyczy kosztów przejazdu autobusem, pociągiem lub taksówką na lotnisko i z lotniska oraz opłaty za parkowanie na parkingu lotniska, gdyż możliwe jest ich udokumentowanie.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 9 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 9 – ustęp 7 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Przewoźnik lotniczy może przerwać zapewnianie opieki lub zrezygnować z jej zapewnienia tylko wtedy, gdy zaproponowanie i realizacja opieki w sposób oczywisty jeszcze bardziej opóźniłoby odlot.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 11
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 11 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie stosuje ograniczeń określonych w art. 9 ust. 4 i w art. 9 ust. 5, jeśli pasażer jest osobą o ograniczonej sprawności ruchowej lub osobą towarzyszącą takiemu pasażerowi, dzieckiem bez opiekuna, kobietą ciężarną bądź osobą potrzebującą szczególnej opieki medycznej, **pod warunkiem, że przewoźnika lotniczego, jego przedstawiciela lub organizatora powiadomiono o ich szczególnych**

„3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie stosuje ograniczeń określonych w art. 9 ust. 4 i w art. 9 ust. 5, jeśli pasażer jest osobą o ograniczonej sprawności ruchowej lub osobą towarzyszącą takiemu pasażerowi, dzieckiem bez opiekuna, kobietą ciężarną bądź osobą potrzebującą szczególnej opieki medycznej.”

potrzebach w zakresie pomocy co najmniej 48 godzin przed planowym czasem odlotu. Uznaje się, że takie powiadomienie dotyczy całości podróży oraz podróży powrotnej, jeśli na obie podróże została zawarta umowa z tym samym przewoźnikiem lotniczym.”

Uzasadnienie

Powiadomienie nie może odgrywać żadnej roli, ponieważ ta grupa osób powinna zawsze podlegać szczególnej ochronie.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 11 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W art. 12 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

„Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia nie może zostać potrącone z takiego odszkodowania.”

Uzasadnienie

Pierwotny przepis dopuszczał różną interpretację, czemu należy położyć kres. Przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej toczy się obecnie postępowanie w tej sprawie (sygnatura akt: X ZR/111/12).

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 12
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 13

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 13

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 14 – ustęp -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

przed ust. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„-1. Przewoźnicy lotniczy zapewniają w każdym porcie lotniczym, w którym prowadzą działalność, obecność osoby do kontaktu lub osoby trzeciej działającej na zlecenie danego przewoźnika lotniczego odpowiedzialnej za udzielanie pasażerom niezbędnych informacji na temat przysługujących im praw, w tym procedur składania skarg, otaczanie pasażerów opieką oraz podejmowanie natychmiastowych działań w przypadku zakłóceń lotu oraz zagubienia lub opóźnienia bagażu.”

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 13

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, wręcza każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację o przepisach w zakresie odszkodowania i pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym o możliwych ograniczeniach na podstawie art. 9 ust. 4 i art. 9 ust. 5. Wręcza także równoważną informację każdemu pasażerowi dotkniętemu opóźnieniem lub zmianą rozkładu lotów o co najmniej dwie godziny. Pasażer otrzymuje również pisemną informację o sposobach skontaktowania się z właściwymi organami odpowiedzialnymi za rozpatrywanie skarg, wyznaczonymi na podstawie art. 16a.

Poprawka

2. Obsługujący przewoźnik lotniczy, który odmawia przyjęcia na pokład lub odwołuje lot, **niezwłocznie** wręcza każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemną informację o przepisach w zakresie odszkodowania i pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w tym o możliwych ograniczeniach na podstawie art. 9 ust. 4 i art. 9 ust. 5, **a także wyraźną wzmiankę o nieprzekraczalnym terminie określonym w art. 16a ust. 2 dotyczącym wykonania tego prawa.** Wręcza także równoważną informację każdemu pasażerowi dotkniętemu opóźnieniem lub zmianą rozkładu lotów o co najmniej dwie godziny. Pasażer otrzymuje również pisemną informację o sposobach skontaktowania się z właściwymi organami odpowiedzialnymi za rozpatrywanie skarg, wyznaczonymi na podstawie art. 16a, **i krajowymi organami wykonawczymi.**

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 13

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 14 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. **W** razie odwołania lotu lub opóźnienia odlotu, możliwie najwcześniej, a w żadnym wypadku nie później niż **30 minut po** planowym czasie odlotu, obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażerów o zaistniałej sytuacji oraz o przewidywanym czasie odlotu

Poprawka

5. **W** razie odwołania lotu lub opóźnienia odlotu, możliwie najwcześniej, a w żadnym wypadku nie później niż **w** planowym czasie odlotu, obsługujący przewoźnik lotniczy informuje pasażerów o zaistniałej sytuacji oraz o przewidywanym czasie odlotu

natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej informacji, **pod warunkiem że w przypadku gdy bilet nabyto przez pośrednika przewoźnik lotniczy otrzymał dane kontaktowe pasażerów zgodnie z ust. 6 i 7.**

natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej informacji.

Uzasadnienie

Jeżeli informuje się pasażerów 30 minut po planowym czasie odlotu, oznacza to, że już od godziny (Boarding time) czekają przed wyjściem w hali odlotów bez żądanej wiadomości. Informacja musi zostać udzielona wcześniej. Pasażerowie muszą zostać poinformowani na miejscu, nie przy użyciu danych kontaktowych. Nie wszyscy pasażerowie podają takie informacje – nie są do tego zobowiązani. Poza tym niektórzy pasażerowie mogli już wyłączyć telefony komórkowe, w tym wypadku z uwagi na faktycznie rozpoczętą procedurę wsiadania na pokład samolotu.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 13

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 14 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

6. W przypadku gdy pasażer nie nabył biletu bezpośrednio od obsługującego przewoźnika lotniczego, lecz od pośrednika prowadzącego działalność w Unii, taki pośrednik przekazuje przewoźnikowi lotniczemu dane kontaktowe pasażerów, pod warunkiem udzielenia przez pasażera wyraźnego upoważnienia na piśmie. Takie upoważnienie może zostać udzielone wyłącznie na zasadzie dobrowolności. Przewoźnik lotniczy może wykorzystać takie dane kontaktowe tylko do celów wywiązania się z obowiązku informacyjnego określonego w niniejszym **rozporządzeniu**, nie zaś do celów marketingowych, i usuwa dane kontaktowe w ciągu **7 dni** od wykonania umowy przewozu. Przetwarzanie takich danych, dostęp do nich i ich przechowywanie odbywają się zgodnie z dyrektywą

95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych.

95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 16 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. W momencie dokonywania rezerwacji przewoźnicy lotniczy udzielają pasażerom informacji o swoich procedurach rozpatrywania roszczeń i skarg w odniesieniu do praw określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także przekazują im odpowiednie adresy kontaktowe, na które pasażerowie mogą przekazywać swoje roszczenia i skargi, w tym drogą elektroniczną. Przewoźnik lotniczy informuje także pasażerów o organie lub organach właściwych do celów rozpatrywania skarg pasażerów **oraz o nieprzekraczalnym terminie określonym w art. 16a ust. 2 dotyczącym wykonania tego prawa.**

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 16 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli pasażer zamierza przedłożyć przewoźnikowi lotniczemu skargę **w odniesieniu do praw przysługujących pasażerowi na mocy niniejszego**

Poprawka

Jeśli pasażer zamierza przedłożyć przewoźnikowi lotniczemu **roszczenie lub** skargę **w związku z prawami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, musi**

rozporządzenia, przedkłada ją w ciągu *trzech* miesięcy od *terminu*, w którym *odbył się lot, lub w którym planowo* miał się *odbyć*. W ciągu siedmiu dni od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy *przekazuje* pasażerowi potwierdzenie otrzymania skargi. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy *udziela* pasażerowi wyczerpującej odpowiedzi.

uczynić to w formie pisemnej lub elektronicznej w ciągu *sześciu* miesięcy od *dnia*, w którym miał się *rozpocząć zarezerwowany lot*. *Po wystąpieniu jednego ze zdarzeń, o których mowa w art. 4, 5 i 6, przewoźnik lotniczy informuje pasażerów bez zbędnej zwłoki o adresie, na który należy kierować skargi, jak również o tym, że skargi należy składać na piśmie w terminie sześciu miesięcy*. W ciągu siedmiu dni od otrzymania *roszczenia lub* skargi przewoźnik lotniczy *musi przekazać* pasażerowi potwierdzenie otrzymania *roszczenia lub* skargi. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania skargi przewoźnik lotniczy *zobowiązany jest udzielić* pasażerowi wyczerpującej odpowiedzi.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 a – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Roszczenie wynikające z przepisów prawa cywilnego ulega przedawnieniu, jeżeli nie będzie dochodzone na drodze sądowej w ciągu dwóch lat od chwili jego powstania. Państwa członkowskie zapewniają, aby upływ terminu przedawnienia w trakcie postępowania rozstrzygania sporów przed krajowymi organami wykonawczymi lub przed alternatywnymi organami rozstrzygania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r., którego wynik nie jest wiążący, nie pozbawiał stron, które próbują rozwiązać spór, możliwości wszczęcia w późniejszym czasie postępowania sądowego dotyczącego tego sporu. Przepis ten pozostaje bez uszczerbku dla przepisów dotyczących przedawnienia w umowach

międzynarodowych, których stroną są państwa członkowskie.

Uzasadnienie

W celu zapewnienia jednolitych warunków i z myślą o uproszczeniu dla konsumentów powinny obowiązywać w tym względzie jednolite zasady. Treść ustępu jest identyczna z niedawno przyjętą dyrektywą w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 16 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 16 a – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

*Wyznaczony organ zobowiązany jest potwierdzić odbiór skargi w ciągu siedmiu dni od jej otrzymania oraz przelać jej kopię właściwemu krajowemu organowi wykonawczemu. Udzielenie skarżącemu ostatecznej odpowiedzi powinno nastąpić nie później niż **90 dni** po otrzymaniu skargi. Kopię ostatecznej odpowiedzi przekazuje się również krajowemu*

wykonawczemu.

organowi wykonawczemu.

Uzasadnienie

Tekst ten byłby wzorowany na dyrektywie 2013/11/UE w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów. W dyrektywie tej przewiduje się wprowadzić przedłużenie tego terminu wynoszącego 90 dni, jednak wyłącznie w wyjątkowych przypadkach o bardzo złożonym charakterze. Mowa tu o przypadkach niezmiernie trudnych pod względem technicznym, które wymagają przeprowadzenia złożonych kalkulacji, przykładowo w razie sporów dotyczących ubezpieczenia na życie, lub zasięgnięcia opinii ekspertów. W przypadku wyznaczonych organów nie będzie dochodziło do takich sytuacji.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 16 a – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Niezależnie od wyznaczonych krajowych organów wykonawczych pasażer zachowuje prawo do wniesienia sprawy do sądu cywilnego.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 16 b – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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 drodze aktu delegowanego poprzez odpowiednie uzupełnienie załącznika 1,** w celu propagowania wspólnego podejścia.

przyjąć zalecenie.

W tym celu po konsultacjach z komitetem, o którym mowa w art. 16c, Komisja może przyjąć zalecenie.

Uzasadnienie

W tym przypadku konieczne jest działanie w oparciu o przyjęcie aktu delegowanego. Wykaz nie jest wyczerpujący. Konsekwencje dla konsumentów/pasażerów są istotne.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 15 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Artykuł 16 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„Artykuł 16 d

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. 2 lit. m), powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.***
- 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 2 lit. m), 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. 2 lit. m) wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski albo 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.”

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 1

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

„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.”

Poprawka

„2. Bez uszczerbku dla **przepisów** ust. 1 **zaliczka w razie** śmierci nie może być **niższa niż 20 000 EUR** 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.”

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Artykuł 6 d – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Przewoźnicy lotniczy **określają jednoznacznie na początku każdego procesu** rezerwacji i przy stanowiskach odprawy (w tym także przy samoobsługowych urządzeniach do odprawy) maksymalne wymogi odnośnie do bagażu, który pasażerowie mogą przewieźć w kabinie pasażerskiej i w przedziale bagażowym statku powietrznego w ramach każdego lotu objętego daną rezerwacją, włącznie z wszelkimi ograniczeniami liczby sztuk bagażu, które zostaną zastosowane w ramach udzielonego maksymalnego limitu. **W** przypadku zastosowania dodatkowych opłat za przewóz bagażu przewoźnicy lotniczy wyraźnie określą ich szczegóły **na początku każdego procesu**

żądanie – w porcie lotniczym.

rezerwacji i w porcie lotniczym

Informacja o dodatkowych opłatach powinna być podana w sposób jasny i przejrzysty, a ich uiszczenie powinno być możliwe w momencie samej rezerwacji, niezależnie od sposobu jej dokonywania. Obowiązek ten dotyczy również podmiotów, które oferują usługi lotnicze w imieniu przewoźników lotniczych. Dodatkowe opłaty stanowią część ogólnej ceny biletu lotniczego.

Obowiązek ten nie narusza praw określonych w art. 8 ust. 2 i art. 22 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów.

Uzasadnienie

Podobnie jak w rozporządzeniu 1008/2008 podkreślono ponownie zobowiązanie do przejrzystości cen na początku procedury rezerwacji.

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Artykuł 6 d – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Bagaż podręczny ma wymiary co najmniej 55 cm x 40 cm x 20 cm i może ważyć co najmniej 6 kg.

Uzasadnienie

Podane wartości to najmniejsze wartości obowiązujące u działających obecnie przewoźników lotniczych. Określenie najmniejszych wartości ma na celu uniknięcie wprowadzenia w przyszłości dodatkowych opłat za bagaż podręczny począwszy od najmniejszych rozmiarów.

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97
Artykuł 6 d – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W przypadku gdy przed wejściem pasażera na pokład lub przed odlotem bagaż podręczny zostanie przeniesiony z pokładu statku powietrznego do przedziału bagażowego, bagaż ten przekazuje się pasażerowi w momencie opuszczania przez niego statku powietrznego jako bagaż podręczny.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4
Rozporządzenie (WE) nr 2027/97
Artykuł 6 d – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W art. 6d dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„3a. Niezależnie od określonego limitu bagażu podręcznego pasażerowie mogą wносить do kabiny podstawowe rzeczy osobiste oraz należące do nich przedmioty, w tym przedmioty zakupione w porcie lotniczym, do 5 kg bez uiszczenia dodatkowych opłat. Przewoźnik lotniczy może przewozić powyższe przedmioty w przedziale bagażowym statku powietrznego w przypadku, gdy wyjątkowe warunki dotyczące względów bezpieczeństwa i szczególnego charakteru statku powietrznego wykluczają przewóz w kabinie. W takich przypadkach nie stosuje się dodatkowych opłat.”

Uzasadnienie

W celu określenia maksymalnego limitu bagażu podręcznego należy ustalić minimalny standard ilości i wagi, aby zapewnić pasażerom lotniczym minimalny poziom jasności (por. popr. sprawozdawcy nr 73). Jednak w odniesieniu do rzeczy osobistych i przedmiotów należących do pasażerów należy określić maksymalny limit wagi.

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Artykuł 6 e – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Wspólnotowy 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 instrument muzyczny stanowi część bagażu podręcznego pasażera i nie będzie przewożony odrębnie od takiego bagażu.

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Artykuł 6 e – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy **może umożliwić** 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 instrument muzyczny stanowi część bagażu podręcznego pasażera i nie będzie przewożony odrębnie od takiego bagażu.

Poprawka

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, **która musi być wolna od naliczanych opłat**

przewożone są jako bagaż podręczny na drugim siedzeniu. **W** przypadku wykupienia drugiego miejsca przewoźnik lotniczy podejmuje rozsądne wysiłki w celu zapewnienia, aby pasażer i instrument muzyczny zajmowali sąsiednie siedzenia. **O** ile to możliwe i na odnośną prośbę, instrumenty muzyczne można przewozić w ogrzewanej części przedziału ładunkowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego. Przewoźnik lotniczy jasno określa w warunkach świadczenia usług sposób przewożenia instrumentów muzycznych i właściwe opłaty.

lotniskowych, przy czym takie instrumenty muzyczne przewożone są jako bagaż podręczny na drugim siedzeniu.

W przypadku wykupienia drugiego miejsca przewoźnik lotniczy podejmuje rozsądne wysiłki w celu zapewnienia, aby pasażer i instrument muzyczny zajmowali sąsiednie siedzenia. **O** ile to możliwe i na odnośną prośbę, instrumenty muzyczne można przewozić w ogrzewanej części przedziału ładunkowego statku powietrznego, z zastrzeżeniem właściwych zasad bezpieczeństwa, ograniczeń przestrzennych i specyfikacji technicznych danego statku powietrznego. Przewoźnik lotniczy **powinien opatrzyć takie instrumenty specjalnym oznakowaniem, by zapewnić obchodzenie się z nimi z odpowiednią dbałością. Przewoźnik lotniczy** jasno określa w warunkach świadczenia usług sposób przewożenia instrumentów muzycznych i właściwe opłaty.

Uzasadnienie

Jeżeli konieczne jest wykupienie dodatkowego siedzenia dla instrumentu, opłata taka musi być zwolniona z naliczanych podatków, a przynajmniej z opłat lotniskowych.

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. **Obowiązuje dla wszystkich lotów i podróży, których rozpoczęcie przewidziano zgodnie z rezerwacją na ten dzień począwszy od północy.**

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Załącznik 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Za nadzwyczajne uważa się następujące okoliczności:

Poprawka

1. Za nadzwyczajne uważa się ***zawsze wiążąco*** następujące okoliczności:

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Załącznik 1 – ustęp 1 – kolejność podpunktów

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

iii.

i.

iv.

ii.

v.

vi.

vii.

Uzasadnienie

Ustalając kolejność, należy opierać się na znaczeniu przyczyn.

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Załącznik 1 – ustęp 1 – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

ii. problemy techniczne niestanowiące części normalnego działania statku

Poprawka

ii. problemy techniczne niestanowiące części normalnego działania statku

powietrznego, takie jak wykrycie w trakcie danego lotu usterki uniemożliwiającej jego normalną kontynuację **lub** ukryta usterka konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu;

powietrznego, takie jak wykrycie w trakcie danego lotu usterki uniemożliwiającej jego normalną kontynuację **i** ukryta usterka konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu;

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 1 – podpunkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

wojna, niepokoje polityczne i zamieszki uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu;

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 1 – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

zagrożenia, akty sabotażu lub terroryzmu uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu;

wojna, konflikty, niestabilność polityczna, zagrożenia, akty sabotażu lub terroryzmu uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu;

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – ustęp 1 – podpunkt iv

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

iv. ryzyko zdrowotne **stwarzające zagrożenie dla życia** lub nagle przypadki wymagające pomocy medycznej i wymuszające przerwanie lub zmianę trasy danego lotu;

iv. ryzyko zdrowotne lub nagle przypadki wymagające pomocy medycznej i wymuszające przerwanie lub zmianę trasy danego lotu;

Uzasadnienie

Nie jest jasne, kto ma ocenić, kiedy ryzyko zdrowotne stwarza zagrożenie dla życia.

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 1 – podpunkt vi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

zderzenie z ptakami podczas danego lotu;

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – ustęp 1 – podpunkt vii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

vii. spory zbiorowe **w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego lub** ważnych usługodawców, takich jak porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

vii. spory zbiorowe ważnych usługodawców, takich jak porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Załącznik 1 – punkt 1 – podpunkt vii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

oficjalnie potwierdzona awaria radaru w przestrzeni powietrznej, jak również zamknięcie portu lotniczego przez zarząd portu lotniczego.

Poprawka 104

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik 1**

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

problemy techniczne, których zgodnie z pkt 1 ppkt (ii) nie uważa się za nadzwyczajne; oraz

Uzasadnienie

Odpowiedzialność za problemy techniczne leży zawsze po stronie przewoźnika lotniczego, nigdy natomiast po stronie pasażera. O ile dana okoliczność nie dotyczy problemów technicznych niestanowiących części normalnego działania statku powietrznego, które są związane z ukrytą usterką konstrukcyjną, nie powinna istnieć możliwość zwolnienia z odpowiedzialności.

Poprawka 105

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik 1**

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004
Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

niedostępność załogi lotniczej lub personelu pokładowego (***chyba że jest spowodowana sporem zbiorowym***).

Poprawka

niedostępność załogi lotniczej lub personelu pokładowego.

Uzasadnienie

Taka sytuacja mieści się w zakresie ryzyka ponoszonego przez przewoźnika lotniczego, który – przykładowo w przypadku choroby pracowników – musi na czas zorganizować zastępstwo lub wykorzystać załogę rezerwową.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

złe warunki pogodowe, w przypadku gdy nie następuje oficjalne zamknięcie przestrzeni powietrznej lub portu lotniczego przez zarząd portu lotniczego;

Uzasadnienie

Przewoźnicy lotniczy często podejmują decyzję o niewykonaniu lotu pod pretekstem samej pogody. W rzeczywistości decyzje te nie zawsze można przypisać złym warunkom pogodowym mającym wpływ na możliwości wykonania lotu.

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

nagły atak zimy, ponieważ statki powietrzne należy utrzymywać w stanie

gotowości do lotu.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***wszelkie opóźnienia spowodowane
incydentami, do których doszło podczas
poprzedniego lotu;***

Uzasadnienie

W takich sytuacjach przewoźnicy lotniczy mają wystarczająco dużo czasu do kolejnego lotu na zorganizowanie lotu zastępczego i załogi. W tym przypadku nie można stwierdzić ścisłego powiązania z kolejnym lotem pod względem czasu i miejsca. Mowa tu również o aktach sabotażu podczas poprzedniego lotu, incydentach natury medycznej, wcześniejszych przypadkach zamknięcia przestrzeni powietrznej itp.

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***usuwanie bezpiecznego bagażu
z przedziału bagażowego;***

Uzasadnienie

W tej sytuacji już wcześniej popełniany jest błąd w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, którego kosztami nie wolno obciążać pasażerów. Przewoźnik lotniczy może jednak podjąć decyzję o wysunięciu wobec odpowiedzialnych służb roszczenia zwrotnego.

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

oblodzenie zespołu napędowego, brak środków do odladzania;

Uzasadnienie

Odlodzenie powinno być możliwe zawsze, kiedy zajdzie taka konieczność. Odpowiedzialność za zapewnienie zimą dostępności dostatecznej ilości środków do odladzania, nawet w przypadku długo utrzymujących się złych warunków pogodowych, ponosi port lotniczy. Przewoźnik lotniczy może w tym przypadku wysunąć roszczenie zwrotne.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

uszkodzenie statku powietrznego na ziemi spowodowane przez osobę trzecią na krótko przed planowanym czasem odlotu;

Uzasadnienie

Przewoźnik lotniczy może w tym przypadku wysunąć roszczenie zwrotne wobec danej osoby trzeciej. Nie można natomiast dopuścić do tego, aby pasażerowie, którzy nie mają żadnego wpływu na takie zdarzenie, nie mieli praw do roszczeń.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

Załącznik 1 – punkt 2 – podpunkt ii g (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego.

Uzasadnienie

Spory zbiorowe w przedsiębiorstwie obsługującego przewoźnika lotniczego są możliwe do opanowania i uniknięcia. Nie można ich zatem uznać za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu tego rozporządzenia. Inaczej jest w przypadku sporów zbiorowych w innych przedsiębiorstwach.

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – ustęp 2

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Załącznik 2 – tytuł 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

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 **130 000 EUR**. 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.

Uzasadnienie

Jest to rozporządzenie UE. Dlatego stosowaną jednostką walutową niekoniecznie musi być SDR. Najbardziej zrozumiałe dla konsumentów są przybliżone kwoty w euro. Wysokość można dostosować za pomocą aktów delegowanych.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – ustęp 3

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Załącznik 2 – tytuł 3

Tekst proponowany przez Komisję

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).

Poprawka

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 **21 000 EUR**.

Uzasadnienie

Jest to rozporządzenie UE. Dlatego stosowaną jednostką walutową niekoniecznie musi być SDR. Najbardziej zrozumiałe dla konsumentów są przybliżone kwoty w euro. Wysokość można dostosować za pomocą aktów delegowanych.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – ustęp 4

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Załącznik 2 – tytuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

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).

Poprawka

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 **5200 EUR**.

Uzasadnienie

Jest to rozporządzenie UE. Dlatego stosowaną jednostką walutową niekoniecznie musi być SDR. Najbardziej zrozumiałe dla konsumentów są przybliżone kwoty w euro. Wysokość można dostosować za pomocą aktów delegowanych.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – ustęp 5

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Załącznik 2 – tytuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

Bagaż uznaje się za zagubiony po upływie 15 dni. W przypadku utraty, uszkodzenia lub opóźnionego dostarczenia bagażu przewoźnik lotniczy jest odpowiedzialny za szkody w wysokości do **1300 EUR**, 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.

Uzasadnienie

Jest to rozporządzenie UE. Dlatego stosowaną jednostką walutową niekoniecznie musi być SDR. Najbardziej zrozumiałe dla konsumentów są przybliżone kwoty w euro. Wysokość można dostosować za pomocą aktów delegowanych.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – ustęp 6

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Załącznik 2 – tytuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

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 **1150 EUR**. 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.

Uzasadnienie

Jest to rozporządzenie UE. Dlatego stosowaną jednostką walutową niekoniecznie musi być SDR. Najbardziej zrozumiałe dla konsumentów są przybliżone kwoty w euro. Wysokość można dostosować za pomocą aktów delegowanych.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – ustęp 7

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Załącznik 2 – tytuł 7

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku uszkodzenia, opóźnienia, zagubienia lub opuszczenia bagażu,

Poprawka

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.

pasażer powinien w każdym razie jak najszybciej złożyć pisemną skargę do przewoźnika. **W** przypadku uszkodzenia **i opóźnienia** bagażu skargę należy złożyć w ciągu **28 dni** 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 **udostępniony** przez przewoźnika lotniczego **we wszystkich językach urzędowych UE i przyjęty** w porcie lotniczym **jako skarga**.

PROCEDURA

Tytuł	Zmiana rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu
Odsyłacze	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 16.4.2013
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 16.4.2013
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Hans-Peter Mayer 29.5.2013
Rozpatrzenie w komisji	26.9.2013 4.11.2013
Data przyjęcia	5.11.2013
Wynik głosowania końcowego	+: 35 -: 0 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelynne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid