



Brusel 18. září 2025
(OR. en)

10015/25
ADD 1

Interinstitucionální spis:
2013/0072 (COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762

NÁVRH ODŮVODNĚNÍ RADY

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení s ohledem na přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel
- návrh odůvodnění Rady

I. ÚVOD

1. V březnu 2013 přijala Komise návrh¹ na revizi nařízení (ES) č. 261/2004 a nařízení (ES) č. 2027/97.
2. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko dne 11. července 2013. Výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.
3. Evropský parlament dokončil první čtení v únoru roku 2014².
4. Rada přijala postoj v prvním čtení dne [XXX].

II. CÍL

5. Cílem návrhu je zajistit, aby letečtí dopravci poskytovali cestujícím v letecké dopravě vysokou úroveň ochrany v případě narušení cesty a současně byla zajištěna správná rovnováha mezi dlouhodobými zájmy jak cestujících, tak i daného odvětví.

¹ Dokument ST 7615/13.

² Dokument ST 5941/14.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

A. Obecné informace

6. Evropský parlament přijal k návrhu Komise 168 změn. Mnohé z nich jsou pro Radu v široké míře přijatelné, a proto je Rada zahrnula do svého postoje v prvním čtení v plném rozsahu, částečně nebo v zásadě.
7. Ostatní změny Rada nepřijala mimo jiné proto, že jejich přidaná hodnota byla nejasná, nebo protože nebyly v souladu s jinými částmi jejího postoje v prvním čtení nebo proto, že nejsou slučitelné s jinými právními předpisy EU nebo se staly nadbytečnými v důsledku následných legislativních návrhů.
8. Postoj Rady v prvním čtení obsahuje rovněž několik dalších změn nad rámec změn obsažených v postoji Evropského parlamentu. V oddíle D níže jsou popsány hlavní změny věcného obsahu návrhu. Kromě toho byla zohledněna významná rozhodnutí Soudního dvora přijatá od roku 2013 a některá ustanovení byla s ohledem na tato rozhodnutí a zkušenosti získané při uplatňování nařízení dále specifikována. V zájmu zajištění souladu s návrhy Komise, jež se týkají prosazování a multimodálních cest, navíc postoj Rady v maximální možné míře harmonizuje lhůty a terminologii podle obecných přístupů k těmto návrhům, na nichž se Rada dohodla v prosinci 2024. A v neposlední řadě jsou zde uvedeny formulační změny, které upřesňují znění a zajišťují celkovou soudržnost navržených nařízení.

B. Změny EP zahrnuté do postoje Rady přijatého v prvním čtení

9. Do postoje Rady přijatého v prvním čtení byly v plném rozsahu nebo zčásti začleněny tyto změny nebo znění se shodným nebo částečně shodným cílem: 38, 39, 174/REV, 52, 57, 64, 66, 70, 71, 77, 78, 82, 86, 90, 92, 94, 97, 107, 108, 109, 111, 126, 128, 141, 151, 150, 158, 162, 163, 164.

10. Platí však, že:

- Pohotovostní plány letišť jsou definovány v článku 10a a jsou povinné pro letiště v Unii, jejichž roční objem provozu přesahuje 5 milionů cestujících, přičemž členské státy mohou takovou možnost zvolit rovněž pro letiště nepřekračující tuto prahovou hodnotu; zprávy o plánech se zasílají vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování pouze na jejich žádost.
- Částky náhrad škod se aktualizují řádným legislativním postupem na základě návrhu Komise.
- Pokud si cestující provede přesměrování sám, může náhrada nákladů činit až 400 % plné ceny letenky.
- Požadavky týkající se informací o cestujících v případě narušení byly dále upřesněny a doplněny do článků 4, 5 a 6 s cílem zvýšit jasnost nařízení.
- Veškeré informace poskytované cestujícím podle nařízení 261/2004 se poskytují v přístupném formátu.
- Lhůty stanovené v postoji Rady v článku 16a jsou pro cestující výhodnější.
- Zatímco Evropský parlament stanoví přijetí aktů v přenesené pravomoci, Rada se domnívá, že vzhledem k politickému významu je vhodnější, aby byl seznam mimořádných okolností aktualizován oběma spolunormotvůrci prostřednictvím řádného legislativního postupu na základě návrhu Komise.
- Měla by být dodržována zásada volné tvorby cen podle nařízení (ES) č. 1008/2008.

C. Změny EP nezahrnuté do postoje Rady přijatého v prvním čtení

11. Pro Radu nebyly přijatelné tyto změny: 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 65, 67, 68, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 91, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 113, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 161, 165, 166, 167, 168, 169.

12. Změny nebyly přijatelné z těchto důvodů:

Provázanost s dalšími právními předpisy a právními zásadami EU

- Změna 40 a změna 56 nejsou v souladu se směrnicí (EU) 2015/2302.
- Změny 42 a 55 jsou nadbytečné s ohledem na návrh Komise o právech cestujících v souvislosti s multimodálními cestami.
- Změny 47, 48, 102, 114, 115 a 117 jsou nadbytečné s ohledem na návrh Komise o prosazování práv cestujících.
- Změna 96 není v souladu s limity definovanými ve směrnicí (EU) 2015/2302.
- Změna 69 vymezuje povinnosti v případě platební neschopnosti leteckého dopravce, které by byly lépe řešeny v rámci revize nařízení (ES) č. 1008/2008.
- Změna 101 je v rozporu s povinností řídicích orgánů letišť podle článku 7 nařízení (ES) č. 1107/2006.
- Změna 104 není v souladu s občanským právem a zásadami obchodních smluv.
- Změny 116 a 156 nespádají do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 a jsou v rozporu s jinými právními předpisy EU.
- Změny 119, 120, 121, 122, 129, 130, 131, 132 a 135 nejsou v souladu se zásadou procesní autonomie členských států.

- Změna 145 se odchyľuje od Montrealské úmluvy.
- Změna 147 je v rozporu s povinnostmi stanovenými nařízením (ES) č. 1107/2006.

Přidaná hodnota je omezená

- Změny 93, 112 a 127 již nejsou aktuální.
- Změny 59, 134, 161, 165, 166, 167 a 168 by podle názoru Rady mohly vést k právním nejasnostem.
- Změny 41, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 149, 152, 155 a 159 by podle názoru Rady nepřinesly žádnou přidanou hodnotu.

Odchýlení se od judikatury

- Změny 43 a 61 považují změnu letového řádu za odepření nástupu na palubu, což Rada vyhodnotila jako nevhodné.
- Cílem změny 73 je vymezit právo na proplacení výdajů a přesměrování v případě změny letového plánu o více než tři hodiny před původním časem odletu, ale zásada rovného zacházení vyžaduje, aby byl časový limit pro proplacení výdajů, přesměrování a odškodnění sladěn.
- Postoj Rady je takový, že odkloněný let je třeba považovat za zrušení za určitých podmínek, které se odchyľují od podmínek navržených ve změnách 44 a 51.

Návrh Komise je vhodnější

- Mimořádné okolnosti nelze ze své podstaty předvídat. Seznam mimořádných okolností by neměl být podle návrhu Komise a v rozporu se změnami 45 a 160 vyčerpávající.
- Práva by měla být omezena na navazující lety v rámci jediné smlouvy o letecké dopravě v souladu s judikaturou a návrhem Komise, což je v rozporu se změnou 46.
- Cena letu se vypočítá v souladu s návrhem Komise, nikoliv podle změny 49.

- Změnou 58 se vypouští okamžitá pomoc a náhrada škody bez žádosti, jak navrhuje Komise, a oslabují se práva cestujících.
- V porovnání s návrhem Komise se změnou 98 narůstá složitost možností nabízených cestujícím a vznikají právní nejasnosti, pokud jde o rozsah výdajů, které by mohly být pokryty.
- Podle změny 100 se oznámení vztahuje na všechny cesty s toutéž letenkou, zatímco Rada se domnívá, že se oznámení vztahuje na všechny cesty v rámci téže smlouvy, jak navrhuje Komise.

Odlišný přístup Rady

- Změny 50, 63, 72, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 99 a 105 nejsou v souladu se změnami, které Rada zapracovala a jejichž klíčové prvky jsou uvedeny v oddíle D níže.
- Povinnost cestujících dostavit se k nástupu na palubu platí pouze v případě odepření nástupu na palubu, pokud o tom cestující nebyli předem informováni, na rozdíl od změny 53, která tuto povinnost uplatňuje na všechna narušení.
- Změna 54 vylučuje z oblasti působnosti nařízení o právech cestujících v letecké dopravě děti mladší dvou let, pro něž nebylo rezervováno samostatné místo, což by mohlo způsobit závažné problémy při přesměrování a pomoci cestujícím.
- Změna 60 rozšiřuje možnost opravy na několik chyb v zápisu a změna 169 omezuje možnost leteckých dopravců odepřít nástup na palubu cestujícímu s neplatnými doklady. Tyto změny by mohly mít pro letecké dopravce významné právní a provozní důsledky.
- Změny 65 a 75 omezují možnost uplatnit mimořádné okolnosti na dva lety v rotačním pořadí, zatímco postoj Rady tuto možnost omezuje v rámci rotace na lety tři.
- Změna 103 není v souladu s přístupem Rady a se současným stavem právních předpisů, který vylučuje dvojí náhradu škody.
- Změny 80 a 118 nejsou v souladu s oblastí působnosti nařízení (ES) č. 261/2004.

- Změna 124 není v souladu s přístupem Rady k mechanismům mimosoudního řešení sporů.

Nepřiměřená zátěž

- Změny 67, 68, 106, 110 a 144 ukládají řídicím orgánům letišť a leteckým dopravcům nepřiměřené povinnosti.
- Použití ustanovení týkajících se navazujících letů na jiné druhy dopravy používané pro přesměrování podle změny 89 způsobuje provozní obtíže.
- Změnami 91, 152, 153, 154 a 157 vzniká pro leteckého dopravce nepřiměřená zátěž a tyto změny by mohly způsobit vážné provozní obtíže.
- Zapracování změny 95 by vyžadovalo posouzení dopadů.
- Změnou 113 vznikají leteckým dopravcům nepřiměřené náklady.
- Změny 123 a 148 by pro vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování představovaly nepřiměřenou administrativní zátěž.
- Změna 125 by představovala pro letecké dopravce a vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zbytečnou a nepřiměřenou administrativní zátěž.

D. Jiné změny obsažené v postoji Rady přijatém v prvním čtení

13. Podstatné změny oproti původnímu návrhu Komise se týkají především pravidel pro náhradu škod:
 - Cestující, kteří jsou o zrušení svého letu informováni méně než 14 dnů před odletem, mají nyní ve většině případů nárok na náhradu škody. Za tímto účelem musí letečtí dopravci cestujícím se zrušenými lety poskytnout předem vyplněný formulář s žádostí o náhradu škody.

- Stejně prahové hodnoty vzdáleností se uplatňují pro výpočet zpoždění i výše náhrady škody: (1) u cest v rámci Unie a cest kratších než 3 500 km a (2) u cest delších než 3500 km. Tyto prahové hodnoty odráží rozdíly v provozních omezeních, zkušenostech cestujících a podmínkách hospodářské soutěže a zajišťují rovné zacházení s cestujícími na cestách v rámci Unie.
 - Postoj Rady stanoví časové prahové hodnoty pro odškodnění na 4 a 6 hodin pro zpoždění, zatímco Komise navrhla tři prahové hodnoty – 5, 9 a 12 hodin v závislosti na vzdálenosti.
 - Výše náhrady škody u letů uvnitř EU nebo letů kratších než 3 500 km byla mírně zvýšena, aby se vyvážilo zvýšení časové prahové hodnoty pro zpoždění o jednu hodinu. Výše náhrady škody u letů delších než 3 500 km byla mírně snížena, aby se omezilo narušení hospodářské soutěže vyplývající z mezinárodní hospodářské soutěže na dálkových letech.
 - Letečtí dopravci nemohou s cestujícím uzavřít dobrovolnou dohodu, která by nahradila náhradu škody v jiném případě, než je odepření nástupu na palubu.
 - Komise je pověřena tím, aby do tří let ode dne použitelnosti nařízení (ES) č. 261/2004 ve znění, jež vyplýne ze stávajících legislativních změn, a na základě statistik o vývoji ohledně rušení a zpoždění letů za předchozích pět let a za každý rok ode dne použitelnosti tohoto nařízení posoudila, zda je nutno prahové hodnoty pro náhradu škod upravit.
 - Cestující má až 6 měsíců ode dne narušení letu na to, aby leteckému dopravci podal žádost nebo stížnost. Je stanovena lhůta 14 dnů od podání žádosti pro to, aby letecký dopravce vyplatil náhradu škody nebo poskytl cestujícímu odůvodněnou odpověď.
14. Další změny věcného obsahu jsou shrnuty níže:
- Byly zpřísněny povinnosti leteckých dopravců a zprostředkovatelů, pokud jde o předmluvní informace a informace v případě narušení letu.
 - Pokud cestující v případě narušení letu požádá o proplacení výdajů na svůj let, je takové proplacení automatické.

- Výrazně se zlepšila pravidla pro přesměrování. Letecký dopravce poskytne cestujícím alternativy ke svým vlastním službám (např. služby poskytované jiným leteckým dopravcem nebo jiným druhem dopravy), aby cestující dorazili do cíle své cesty při nejbližší příležitosti. Pokud letecký dopravce nenabídne přesměrování do tří hodin poté, co cestující potvrdil, že preferuje přesměrování, může cestující přijmout vlastní opatření.
- Byla rovněž vyjasněna a posílena pravidla týkající se pomoci cestujícím. Podrobně jsou uvedena práva na poskytnutí občerstvení, stravy a ubytování. Pokud letecký dopravce neplní své povinnosti týkající se pomoci, mají cestující právo přijmout vlastní opatření a obdržet od leteckého dopravce do 14 dnů proplacení výdajů.
- V souladu se směrnicí o souborných cestovních službách může letecký dopravce v případě mimořádných okolností omezit poskytované ubytování na tři noci, aniž by byl stanoven strop ceny hotelu. Omezení počtu nocí se nevztahuje na osoby se specifickými potřebami.
- V případě zdržení na odbavovací ploše, které je vymezeno otevřením a zavřením dveří, mají cestující nárok na minimální pomoc a po 3 hodinách jim musí být umožněno vystoupit z letadla.
- Výrazně se posilují práva cestujících se specifickými potřebami, jako jsou osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a osoby se zdravotním postižením, ale také těhotné ženy, děti a osoby se zvláštními zdravotními potřebami. Odepření nástupu na palubu osobám se specifickými potřebami je zakázáno. Zavádí se možnost doprovodu uznanými asistenčními psy a osoby se specifickými potřebami mohou sedět společně s osobami, které je doprovázejí. V případě poškození, ztráty či zničení vybavení pro mobilitu nebo zranění či úmrtí uznaných asistenčních psů musí letecký dopravce poskytnout dočasnou náhradu nebo alternativní náhradní řešení.
- S cílem zlepšit rovné podmínky mezi leteckými dopravci z Unie a ze třetích zemí je Komise pověřena, aby do tří let od použitelnosti nařízení (ES) č. 261/2004 posoudila proveditelnost rozšíření oblasti působnosti nařízení na cestující přilétající ze třetích zemí lety provozovanými leteckými dopravci ze třetích zemí a aby doporučila možné způsoby řešení kompetenčních sporů a problémů s prosazováním.

- Rada jasně stanovila rozměry osobní věci, která je základním prvkem při cestě cestujících a který si cestující mohou vzít bez dodatečných nákladů do kabiny.

IV. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážený text, který zohledňuje všechny různé dotčené zájmy. Se zájmem očekává konstruktivní jednání s Evropským parlamentem ve druhém čtení za účelem přijetí nařízení.
