



Briuselis, 2025 m. rugsėjo 30 d.
(OR. en)

10015/1/25
REV 1 ADD 1

Tarpinstitucinė byla:
2013/0072 (COD)

AVIATION 75
CONSOM 98
CODEC 762
PARLNAT

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

Dalykas: Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTĄ, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

- Tarybos motyvų pareiškimas
- Tarybos priimta 2025 m. rugsėjo 29 d.

I. IVADAS

1. 2013 m. kovo mėn. Komisija priėmė pasiūlymą¹ dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 peržiūros.
2. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2013 m. liepos 11 d. Regionų komitetas nusprendė nuomonės nepateikti.
3. 2014 m. vasario mėn. Europos Parlamentas užbaigė pirmąjį svarstymą².
4. Taryba priėmė savo poziciją per pirmąjį svarstymą 2015 m. rugsėjo 29 d.

II. TIKSLAS

5. Pasiūlymo tikslai – užtikrinti, kad kelionių sutrikimo atvejais oro vežėjai užtikrintų aukšto lygio apsaugą oro transporto keleiviams, kartu užtikrinant tinkamą keleivių ir šio ekonomikos sektoriaus ilgalaikių interesų pusiausvyrą.

III. PER PIRMAJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTOS TARYBOS POZICIJOS ANALIZĖ

A. Bendroji informacija

6. Europos Parlamentas priėmė 168 Komisijos pasiūlymo pakeitimus. Tarybai yra iš esmės priimtini dauguma pakeitimų, todėl ji juos visiškai, iš dalies arba iš esmės įtraukė į per pirmąjį svarstymą priimtą poziciją.
7. Taryba nepritarė kitiems pakeitimams, be kita ko, dėl to, kad jų pridėtinė vertė buvo neaiški arba jie neatitiko kitų jos per pirmąjį svarstymą priimtų pozicijos dalių, arba dėl to, kad jie nesuderinami su kitais ES teisės aktais arba tapo nereikalingi dėl vėlesnių pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų.

¹ Dok. 7615/13.

² Dok. 5941/14.

8. Į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją taip pat įtraukta keletas pakeitimų, kurie nėra numatyti Europos Parlamento pozicijoje. Toliau D skirsnyje apibūdinami pagrindiniai esminiai pakeitimai. Be to, buvo atsižvelgta į svarbius nuo 2013 m. priimtus Teisingumo Teismo sprendimus ir, atsižvelgiant į tuos sprendimus ir patirtį, įgytą taikant reglamentus, buvo patikslintos tam tikros nuostatos. Be to, siekiant užtikrinti suderinamumą su Komisijos pasiūlymais dėl vykdymo užtikrinimo ir dėl kelionių daugiarūšiu transportu, Tarybos pozicijoje laiko terminai ir terminija yra kiek įmanoma suderinti su bendrais požiūriais dėl tų pasiūlymų, dėl kurių Taryba susitarė 2024 m. gruodžio mėn. Galiausiai padaryta redakcinių pakeitimų, kad tekstas būtų aiškesnis ir būtų užtikrintas bendras siūlomų reglamentų nuoseklumas.

B. EP pakeitimai, įtraukti į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją

9. Į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją įtraukti toliau nurodyti pakeitimai (visiškai arba iš dalies) arba tekstas, kuriuo siekiama tokio pat arba iš dalies tokio pat tikslo: 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. Vis dėlto:

- oro uosto nenumatytų atvejų planai apibrėžti 10a straipsnyje ir yra privalomi Sąjungos oro uostams, kuriuose metinis keleivių srautas yra didesnis nei 5 milijonai keleivių, o valstybėms narėms suteikiama galimybė pasirinkti, ar sudaryti tuos planus oro uostuose, kuriuose tas srautas yra mažesnis; tie oro uosto nenumatytų atvejų planai siunčiami nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms tik joms paprašius.
- Kompensacijos sumos turi būti atnaujinamos pagal įprastą teisėkūros procedūrą remiantis Komisijos pasiūlymu.
- Jei keleivis pats pasirūpina kelione kitu maršrutu, atlyginamų išlaidų suma gali siekti iki 400 % visos bilieto kainos.

- Siekiant, kad reglamentas būtų aiškesnis, 4, 5 ir 6 straipsniuose išsamiau išdėstyti ir papildyti reikalavimai, susiję su keleivių informavimu sutrikimo atveju.
- Visa keleiviams pagal Reglamentą (EB) 261/2004 teikiama informacija teikiama prieinamu formatu.
- 16a straipsnyje nustatyti terminai Tarybos pozicijoje yra palankesni keleiviams.
- Nors Europos Parlamentas numato deleguotųjų aktų priėmimą, Taryba mano, kad, atsižvelgiant į politinę svarbą, būtų tikslingiau abiem teisėkūros institucijoms atnaujinti ypatingų aplinkybių sąrašą pagal įprastą teisėkūros procedūrą, remiantis Komisijos pasiūlymu.
- Turėtų būti laikomasi kainų nustatymo laisvės principo pagal Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008.

C. EP pakeitimai, neįtraukti į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją

11. Tarybai buvo nepriimtini šie pakeitimai: 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. Jie buvo nepriimtini dėl toliau nurodytų priežasčių.

Sąveika su kitais ES teisės aktais ir teisės principais

- 40 ir 56 pakeitimai neatitinka Direktyvos (ES) 2015/2302.
- 42 ir 55 pakeitimai yra nereikalingi atsižvelgiant į Komisijos pasiūlymą dėl daugiarašiu transportu keliaujančių keleivių teisių.

- 47, 48, 102, 114, 115 ir 117 pakeitimai yra nereikalingi atsižvelgiant į Komisijos pasiūlymą dėl keleivių teisių užtikrinimo.
- 96 pakeitimas neatitinka Direktyvoje (ES) 2015/2302 nustatytų ribų.
- 69 pakeitime apibrėžiamos pareigos oro vežėjo nemokumo atveju, tačiau šis klausimas galėtų būti geriau sprendžiamas atliekant Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūrą.
- 101 pakeitimas prieštarauja Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 7 straipsnyje nustatytai oro uostus valdančių įstaigų pareigai.
- 104 pakeitimas yra nesuderinamas su civiline teise ir komercinių sutarčių principais.
- 116 ir 156 pakeitimai nepatenka į Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo sritį ir prieštarauja kitiems ES teisės aktams.
- 119, 120, 121, 122, 129, 130, 131, 132 ir 135 pakeitimais pažeidžiamas valstybių narių procesinės autonomijos principas.
- 145 pakeitimu nukrypstama nuo Monrealio konvencijos.
- 147 pakeitimas prieštarauja pagal Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006 nustatytoms pareigoms.

Ribota pridėtinė vertė

- 93, 112 ir 127 pakeitimai yra nebeaktualūs.
- Tarybos nuomone, 59, 134, 161, 165, 166, 167 ir 168 pakeitimais galėtų būti sukelta teisinė painiava.
- 41, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 149, 152, 155, 159 pakeitimais, Tarybos nuomone, nebūtų suteikta pridėtinės vertės.

Nukrypimas nuo jurisprudencijos

- Pagal 43 ir 61 pakeitimus tvarkaraščio pakeitimas laikomas atsisakymu vežti, o tai, Tarybos vertinimu, nėra tinkama.
- 73 pakeitimu siekiama nustatyti teisę atgauti sumokėtą sumą ir teisę į nukreipimą kitu maršrutu tuo atveju, kai skrydis paankstinamas daugiau kaip trimis valandomis iki pradinio išvykimo laiko, tačiau pagal vienodo požiūrio principą sumokėtos sumos sugražinimo, nukreipimo kitu maršrutu ir kompensacijos atvejais laiko ribos turi būti suderintos.
- Taryba laikosi pozicijos, kad nukreiptas skrydis turi būti laikomas atšaukimu tam tikromis sąlygomis, kurios skiriasi nuo 44 ir 51 pakeitimuose siūlomų sąlygų.

Komisijos pasiūlymas tinkamesnis

- Ypatingos aplinkybės dėl jų pobūdžio negali būti numatytos. Ypatingų aplinkybių sąrašas turėtų likti nebaigtinis, kaip yra Komisijos pasiūlyme, skirtingai nei 45 ir 160 pakeitimuose.
- Teisės turėtų būti taikomos tik jungiamųjų skrydžių pagal vieną vežimo oro transportu sutartį atvejais, remiantis jurisprudencija ir Komisijos pasiūlymu, skirtingai nei 46 pakeitime.
- Skrydžio kaina apskaičiuojama pagal Komisijos pasiūlymą, skirtingai nei 49 pakeitime.
- 58 pakeitimu išbraukiama neatidėliotina pagalba ir kompensacija nepateikiant prašymo, kaip siūlo Komisija, ir taip pažeidžiamos keleivių teisės.
- Palyginti su Komisijos pasiūlymu, 98 pakeitimu padidinamas keleiviams siūlomų galimybių sudėtingumas ir sukeliama teisinė painiava dėl išlaidų, kurios gali būti padengtos, masto.

- Pagal 100 pakeitimą pranešimas apima visas keliones su tuo pačiu bilietu, o Taryba mano, kad pranešimas apima visas keliones pagal tą pačią sutartį, kaip siūlo Komisija.

Skirtingas Tarybos požiūris

- 50, 63, 72, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 99, 105 pakeitimai neatitinka Tarybos padarytų pakeitimų, kurių pagrindiniai elementai išdėstyti toliau D skirsnyje.
- Pareiga keleiviams atvykti įlaipinimui taikoma tik atsisakymo vežti atveju, išskyrus atvejus, kai keleiviai buvo informuoti iš anksto, priešingai 53 pakeitimui, pagal kurį ši pareiga taikoma esant visiems sutrikimams.
- 54 pakeitimu iš Reglamento dėl oro transporto keleivių teisių taikymo srities pašalinami vaikai iki dvejų metų amžiaus, kuriems nebuvo rezervuota atskira sėdimoji vieta; dėl to gali kilti didelių problemų, susijusių su nukreipimu kitu maršrutu ir pagalba keleiviams.
- 60 pakeitimu išplečiama galimybė ištaisyti kelias rašybos klaidas, o 169 pakeitimu apribojama galimybė oro vežėjams atsisakyti vežti keleivį, turintį negaliojančius dokumentus. Tie pakeitimai galėtų turėti didelių teisinių ir su veikla susijusių pasekmių oro vežėjams.
- 65 ir 75 pakeitimais galimybė remtis ypatingomis aplinkybėmis apribojama dviem rotacijos sekos skrydžiais, o Tarybos pozicijoje nustatyta, kad ši galimybė apribojama trimis rotacijos sekos skrydžiais.
- 103 pakeitimas prieštarauja Tarybos požiūriui ir dabartinei teisinei padėčiai, kurios atveju dviguba kompensacija negalima.
- 80 ir 118 pakeitimai nedera su Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo sritimi.
- 124 pakeitimas neatitinka Tarybos požiūrio dėl neteisminio ginčų sprendimo mechanizmų.

Nepagrįsta našta

- 67, 68, 106, 110 ir 144 pakeitimais nustatomos neproporcingos pareigos oro uostus valdančioms įstaigoms ir oro vežėjams.
- 89 pakeitime numatytų nuostatų dėl skrydžių sujungimo su kitų rūšių transportu, naudojamu nukreipimui kitu maršrutu, taikymas kelia veiklos sunkumų.
- 91, 152, 153, 154 ir 157 pakeitimais nustatoma neproporcinga našta oro vežėjams ir dėl to gali kilti didelių veiklos sunkumų.
- Dėl 95 pakeitimo įtraukimo reikėtų atlikti poveikio vertinimą.
- 113 pakeitimu oro vežėjams nustatomos neproporcingos išlaidos.
- 123 ir 148 pakeitimais būtų užkrauta nepagrįsta administracinė našta nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms.
- 125 pakeitimu būtų užkrauta nepagrįsta ir neproporcinga administracinė našta oro vežėjams ir nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms.

D. Kiti pakeitimai, įtraukti į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją

13. Esminiai pakeitimai, palyginti su pradiniu Komisijos pasiūlymu, iš esmės yra susiję su kompensavimo taisyklėmis:
 - keleiviai, kuriems apie skrydžio atšaukimą pranešama likus mažiau nei 14 dienų iki išvykimo, dabar turi teisę į kompensaciją dauguma atvejų. Tuo tikslu oro vežėjai atšauktų skrydžių keleiviams turi pateikti iš anksto užpildytą formą, kad jie galėtų prašyti kompensacijos.

- Vėlavimui ir kompensacijos dydžiui apskaičiuoti taikomos tos pačios atstumo ribos: 1) kelionės Sąjungos viduje ir trumpesnės nei 3 500 km kelionės ir 2) ilgesnės nei 3 500 km kelionės. Šios ribos atspindi veiklos apribojimų, keleivių patirties ir konkurencinių sąlygų skirtumus, taip pat jomis užtikrinamas vienodas požiūris į Sąjungoje keliaujančius keleivius.
- Tarybos pozicijoje kompensacijos atžvilgiu nustatomos 4 ir 6 valandų vėlavimo ribos, o Komisija pasiūlė tris 5/9/12 valandų, priklausomai nuo atstumo, ribas.
- Kompensacijos dėl skrydžių ES viduje arba skrydžių iki 3 500 km atstumu suma buvo šiek tiek padidinta, kad būtų suderinta su vėlavimo laiko ribos padidinimu viena valanda. Kompensacijos dėl skrydžių didesniu nei 3 500 km atstumu suma buvo šiek tiek sumažinta, siekiant sumažinti konkurencijos iškraipymus, atsirandančius dėl tarptautinės konkurencijos tolimųjų skrydžių srityje.
- Oro vežėjai negali su keleiviu sudaryti savanoriško susitarimo, kuris pakeistų kompensaciją, jokių kitų atvejų nei atsisakymas vežti.
- Komisijai pavedama per 3 metus nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 redakcijos, kuri bus priimta atlikus šį teisės akto pakeitimą, taikymo pradžios įvertinti, ar reikia pakoreguoti kompensacijos ribas remiantis statistiniais duomenimis dėl skrydžių atšaukimų ir vėlavimų raidos penkerius ankstesnius metus ir kiekvienais metais nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos.
- Įvykus sutrikimui, keleivis gali per 6 mėnesius nuo jo datos pateikti prašymą arba skundą oro vežėjui. Nustatomas 14 dienų terminas nuo prašymo pateikimo, per kurį oro vežėjas turi sumokėti kompensaciją arba pateikti keleiviui pagrįstą atsakymą.

14. Toliau apibendrinami kiti esminiai pakeitimai:

- sugriežtintos oro vežėjų ir tarpininkų pareigos, susijusios su ikisutartine informacija ir informacija sutrikimo atveju.
- Jei sutrikimo atveju keleivis paprašo grąžinti už skrydį sumokėtą sumą, toks grąžinimas yra automatiškas.
- Gerokai patobulintos nukreipimo kitu maršrutu taisyklės. Oro vežėjas turi užtikrinti keleiviams alternatyvas savo paslaugoms (pvz., kito oro vežėjo ar kitos rūšies transporto paslaugas), kad keleiviai galėtų į atvykimo vietą nukeliauti vos tik atsiradus tokiai galimybei. Jei oro vežėjas nepasiūlo nukreipimo kitu maršrutu per 3 valandas po to, kai keleivis patvirtino savo pasirinkimą dėl nukreipimo kitu maršrutu, keleivis gali pats pasirūpinti kelione kitu maršrutu.
- Taip pat paaiškintos ir sugriežtintos pagalbos keleiviams taisyklės. Išsamiai išdėstytos teisės į gaiviuosius gėrimus, maistą ir apgyvendinimą. Jei oro vežėjas nevykdo savo pareigų dėl pagalbos, keleiviai turi teisę patys tuo pasirūpinti ir per 14 dienų atgauti sumokėtą sumą iš oro vežėjo.
- Laikantis Kelionės paslaugų paketų direktyvos, ypatingų aplinkybių atveju oro vežėjas gali suteikiamą nakvynę apriboti iki 3 naktų, nenustatant viršutinės viešbučio kainos ribos. Nakvynės naktų skaičiaus apribojimas netaikomas specifinių poreikių turintiems asmenims.
- Užlaikymo orlaivyje, kuris skaičiuojamas nuo durų atidarymo ir uždarymo, atveju keleiviai turi teisę gauti minimalią pagalbą ir po 3 valandų turi būti išlaipinti.
- Žymiai sustiprintos specifinių poreikių turinčių keleivių, pavyzdžiui, riboto judumo asmenų, asmenų su negalia, taip pat nėščiąjų, vaikų ir specifinių medicininių poreikių turinčių asmenų, teisės. Draudžiama atsisakyti vežti specifinių poreikių turinčius asmenis. Nustatoma galimybė būti lydimiems pripažintų šunų pagalbinių, o specifinių poreikių turintys asmenys ir juos lydintys asmenys gali sėdėti gretimose sėdimosiose vietose. Judėjimo įrangos sugadinimo, praradimo, sunaikinimo arba pripažintų šunų pagalbinių sužeidimo ar mirties atveju oro vežėjas turi suteikti laikiną pakeitimą arba alternatyvų pakeitimo sprendimą.

- Siekiant užtikrinti vienodesnes sąlygas Sąjungos ir trečiųjų valstybių oro vežėjams, Komisija įgaliojama per 3 metus nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 taikymo pradžios įvertinti galimybę išplėsti reglamento taikymo sritį įtraukiant keleivius, atvykstančius iš trečiųjų valstybių skrydžiais, kuriuos vykdo trečiųjų valstybių oro vežėjai, ir rekomenduoti galimus būdus, kaip spręsti jurisdikcijos kolizijas ir vykdymo užtikrinimo klausimus.
- Taryba patikslino asmeninio daikto, kuris yra esminis keleivių kelionių elementas ir kurį jie gali be papildomo mokesčio įsinešti į saloną, matmenis.

IV. IŠVADA

15. Taryba mano, kad jos per pirmąjį svarstymą priimta pozicija yra subalansuotas tekstas, kuriame atsižvelgiama į visus susijusius interesus. Ji tikisi, kad antrojo svarstymo metu įvyks konstruktyvios diskusijos su Europos Parlamentu siekiant priimti reglamentą.
-