

Bruselj, 30. september 2025  
(OR. en)

---

---

**Medinstitucionalna zadeva:**  
**2013/0072 (COD)**

---

---

10015/1/25  
REV 1 ADD 1

**AVIATION 75**  
**CONSOM 98**  
**CODEC 762**  
**PARLNAT**

### **UTEMELJITEV SVETA**

---

Zadeva: Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (ES) št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljages

- utemeljitev Sveta
- Svet sprejel 29. septembra 2025

---

## **I. UVOD**

1. Komisija je marca 2013 sprejela predlog<sup>1</sup> za spremembo Uredbe (ES) št. 261/2004 in Uredbe (ES) št. 2027/97.
2. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel 11. julija 2013, Odbor regij pa je sklenil, da ga ne bo dal.
3. Evropski parlament je prvo obravnavo zaključil februarja 2014.<sup>2</sup>
4. Svet je sprejel stališče v prvi obravnavi 29. septembra 2025.

## **II. CILJ**

5. Cilj predloga je zagotoviti, da letalski prevozniki pri motnjah potovanja letalskim potnikom nudijo visoko raven varstva, hkrati pa poskrbeti za ustrezno ravnovesje med dolgoročnimi interesi potnikov in industrije.

## **III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI**

### **A. Splošno**

6. Evropski parlament je sprejel 168 sprememb predloga Komisije. Za Svet jih je veliko na splošno sprejemljivih, zato jih je v celoti, delno ali načelno vključil v svoje stališče v prvi obravnavi.
7. Svet drugih sprememb ni sprejel, med drugim zato, ker ni bilo jasno, kakšna bi bila njihova dodana vrednost, ali ker niso bile skladne z drugimi deli njegovega stališča v prvi obravnavi ali združljive z drugo zakonodajo EU ali pa so postale odvečne zaradi poznejših zakonodajnih predlogov.

---

<sup>1</sup> 7615/13.

<sup>2</sup> 5941/14.

8. Stališče Sveta v prvi obravnavi vključuje tudi več sprememb, ki niso bile predvidene v stališču Evropskega parlamenta. V oddelku D v nadaljevanju so opisane glavne vsebinske spremembe. Upoštewane so bile tudi pomembne sodbe Sodišča od leta 2013 in nekatere določbe so bile podrobneje pojasnjene glede na te sodbe in izkušnje, pridobljene pri uporabi uredb. Da bi zagotovili skladnost s predlogoma Komisije o izvrševanju in multimodalnih potovanjih, Svet v svojem stališču hkrati v največji možni meri usklajuje roke in terminologijo s splošnima pristopoma, o katerih se je v zvezi z zadevnima predlogoma dogovoril decembra 2024. Poleg tega so bile zaradi razjasnitve besedila in zagotovitve splošne usklajenosti predlagane uredbe vnesene nekatere oblikovne spremembe.

**B. Spremembe EP, vključene v stališče Sveta v prvi obravnavi**

9. Stališče Sveta iz prve obravnave vključuje naslednje spremembe v celoti ali delno ali besedilo z enakim ali deloma enakim ciljem: 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. Toda:
- Načrti izrednih ukrepov na letališčih so opredeljeni v členu 10a in so obvezni za letališča Unije, na katerih letni promet presega pet milijonov potnikov, pri čemer imajo države članice možnost vključiti letališča, ki so pod tem pragom; navedena poročila se nacionalnim izvršilnim organom pošljejo le na njihovo zahtevo.
  - Zneski odškodnin se posodobijo po rednem zakonodajnem postopku na podlagi predloga Komisije.
  - Če potnik sam poskrbi za spremembo poti, lahko povračilo stroškov znaša do 400 % celotnega stroška vozovnice.

- Zahteve glede obveščanja potnikov v primeru motenj so bile zaradi večje jasnosti uredbe podrobneje pojasnjene in dodane v členih 4, 5 in 6.
- Vse informacije, ki so potnikom zagotovljene na podlagi Uredbe št. 261/2004, morajo biti v dostopni obliki.
- Roki, določeni v členu 16a stališča Sveta, so za potnike ugodnejši.
- Medtem ko Evropski parlament predvideva sprejetje delegiranih aktov, Svet meni, da je glede na politični pomen ustrežnejše, da oba sozakonodajalca seznam izrednih razmer posodabljata po rednem zakonodajnem postopku na podlagi predloga Komisije.
- Spoštovati bi bilo treba načelo svobode oblikovanja cen iz Uredbe (ES) št. 1008/2008.

**C. Spremembe EP, ki niso bile vključene v stališče Sveta iz prve obravnave**

11. Naslednje spremembe za Svet niso bile sprejemljive: 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. Sprejemljive niso bile iz naslednjih razlogov:

*Medsebojni vplivi z drugimi deli zakonodaje EU in pravnimi načeli*

- Sprememba 40 in sprememba 56 nista v skladu z Direktivo (EU) 2015/2302.
- Spremembi 42 in 55 sta odvečni glede na predlog Komisije o pravicah potnikov v okviru multimodalnih potovanj.

- Spremembe 47, 48, 102, 114, 115 in 117 so odvečne glede na predlog Komisije o uveljavljanju pravic potnikov.
- Sprememba 96 ni v skladu z mejnimi vrednostmi, opredeljenimi v Direktivi (EU) 2015/2302.
- Sprememba 69 opredeljuje obveznosti v primeru insolventnosti letalskega prevoznika, ki bi jih bilo bolje obravnavati v okviru revizije Uredbe (ES) št. 1008/2008.
- Sprememba 101 je v nasprotju z obveznostjo vodstvenih organov letališča iz člena 7 Uredbe (ES) št. 1107/2006.
- Sprememba 104 ni v skladu s civilnim pravom in načeli komercialnih pogodb.
- Spremembi 116 in 156 ne spadata na področje uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004 in posegata v druge zakonodajne akte EU.
- Spremembe 119, 120, 121, 122, 129, 130, 131, 132 in 135 posegajo v načelo procesne avtonomije držav članic.
- Sprememba 145 odstopa od Montrealske konvencije.
- Sprememba 147 je v nasprotju z obveznostmi iz Uredbe (ES) št. 1107/2006.

*Omejena dodana vrednost*

- Spremembe 93, 112 in 127 niso več aktualne.
- Spremembe 59, 134, 161, 165, 166, 167 in 168 bi lahko po mnenju Sveta povzročile pravno zmedo.
- Spremembe 41, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 149, 152, 155, 159 po mnenju Sveta ne bi prinesle dodane vrednosti.

### *Odstopanje od sodne prakse*

- Spremembi 43 in 61 obravnavata spremembo voznega reda kot zavrnitev vkrcanja, kar je po mnenju Sveta neprimerno.
- S spremembo 73 naj bi opredelili pravico do povračila in spremembe poti v primeru, da se vozni red spremeni za več kot tri ure pred prvotnim časom odhoda, vendar načelo enakega obravnavanja zahteva, da se časovni prag v primeru povračila, spremembe poti in odškodnine uskladi.
- Stališče Sveta je, da se preusmerjeni let šteje za odpoved pod določenimi pogoji, ki odstopajo od pogojev, predlaganih v spremembah 44 in 51.

### *Predlog Komisije je primernejši*

- Izrednih razmer glede na njihove značilnosti ni mogoče predvideti. Seznam izrednih razmer bi moral ostati neizčrpen v skladu s predlogom Komisije in v nasprotju s spremembama 45 in 160.
- Pravice bi morale biti omejene na povezovalne lete v okviru enotne pogodbe o zračnem prevozu v skladu s sodno prakso in predlogom Komisije, kar je v nasprotju s spremembo 46.
- Cena leta se izračuna v skladu s predlogom Komisije, kar je v nasprotju s spremembo 49.
- S spremembo 58 se črtata takojšnja pomoč in odškodnina brez vložitve zahteve, ki ju je predlagala Komisija, ter spodkopavajo pravice potnikov.
- V primerjavi s predlogom Komisije sprememba 98 povečuje zapletenost možnosti, ki so na voljo potnikom, in ustvarja pravno zmedo glede obsega stroškov, ki bi jih bilo mogoče kriti.

- V skladu s spremembo 100 obvestilo zajema vse poti z isto vozovnico, medtem ko Svet meni, da obvestilo zajema vse poti na podlagi iste pogodbe, kot je predlagala Komisija.

#### *Drugačen pristop Sveta*

- Spremembe 50, 63, 72, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 99 in 105 niso skladne s spremembami, ki jih je uvedel Svet in katerih ključni elementi so navedeni v oddelku D spodaj.
- Obveznost potnikov, da pridejo k izhodu za vkrcanje, velja le v primeru zavrnitve vkrcanja, razen če so bili potniki o tem predhodno obveščeni, v nasprotju s spremembo 53, ki to obveznost uporablja za vse motnje.
- Sprememba 54 iz področja uporabe uredbe o pravicah letalskih potnikov izključuje otroke, mlajše od dveh let, za katere ni bil rezerviran ločen sedež, kar bi lahko povzročilo pomembne težave pri spremembi poti in pomoči potnikom.
- Sprememba 60 razširja možnost popravka na več napak v zapisu, sprememba 169 pa omejuje možnost letalskih prevoznikov, da zavrnejo vkrcanje potniku z neveljavnimi dokumenti. Navedene spremembe bi lahko imele pomembne pravne in operativne posledice za letalske prevoznike.
- Spremembi 65 in 75 omejujeta možnost sklicevanja na izredne razmere na dva zaporedna leta v rotaciji, medtem ko stališče Sveta to možnost omejuje na tri zaporedne lete v rotaciji.
- Sprememba 103 ni v skladu s pristopom Sveta in trenutno veljavno zakonodajo, ki izključuje dvojno odškodnino.
- Spremembi 80 in 118 nista usklajeni s področjem uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004.
- Sprememba 124 ni skladna s pristopom Sveta glede mehanizmov za izvensodno reševanje sporov.

### *Nepotrebno breme*

- S spremembami 67, 68, 106, 110 in 144 se upravljavcem letališč in letalskim prevoznikom nalagajo nesorazmerne obveznosti.
- Uporaba določb o povezovalnih letih za druge načine prevoza, ki se uporabljajo za spremembo poti, kot je predvideno s spremembo 89, povzroča operativne težave.
- Spremembe 91, 152, 153, 154 in 157 uvajajo nesorazmerno breme za letalskega prevoznika in bi lahko povzročile resne operativne težave.
- Za uvedbo spremembe 95 bi bila potrebna ocena učinka.
- S spremembo 113 se letalskim prevoznikom nalagajo nesorazmerni stroški.
- S spremembama 123 in 148 bi nacionalnim izvršilnim organom naložili nepotrebno upravno breme.
- S spremembo 125 bi letalskim prevoznikom in nacionalnim izvršilnim organom naložili nepotrebno in nesorazmerno upravno breme.

### **D. Druge spremembe, vključene v stališče Sveta v prvi obravnavi**

13. Vsebinske spremembe v primerjavi s prvotnim predlogom Komisije se nanašajo predvsem na pravila o odškodnini:
  - potniki, ki so o odpovedi leta obveščeni manj kot 14 dni pred odhodom, so zdaj v večini primerov upravičeni do odškodnine. V ta namen morajo letalski prevozniki potnikom na odpovedanih letih zagotoviti vnaprej izpolnjen obrazec, s katerim lahko zahtevajo odškodnino.

- Za izračun zamude in zneska odškodnine se uporabljajo enaki pragovi glede razdalje: (1) za poti znotraj Unije in poti do 3 500 km ter (2) za poti nad 3 500 km. Ti pragovi odražajo razlike v operativnih omejitvah, izkušnjah potnikov in konkurenčnih pogojih ter zagotavljajo enako obravnavo potnikov na poteh znotraj Unije.
- V stališču Sveta so časovni pragovi za odškodnino določeni na štiri in šest ur zamude, medtem ko je Komisija predlagala tri pragove, in sicer pet/devet/dvanajst ur, odvisno od razdalje.
- Znesek odškodnine za lete znotraj EU ali lete, krajše od 3 500 km, se je nekoliko povečal kot protiutež enournemu podaljšanju časovnega praga v primeru zamude. Znesek odškodnine za lete nad 3 500 km se je nekoliko zmanjšal, da bi zmanjšali izkrivljanje konkurence zaradi mednarodne konkurence na letih na dolge razdalje.
- Letalski prevozniki s potnikom ne smejo skleniti prostovoljnega dogovora, ki bi nadomestil odškodnino, v nobenem primeru, razen pri zavrnitvi vkrcanja.
- Komisija je pooblaščen, da v treh letih od začetka uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004 v različici, ki bo rezultat sedanje zakonodajne spremembe, oceni potrebo po prilagoditvi pragov za odškodnino na podlagi statističnih podatkov o številu odpovedi in zamud za predhodnih pet let in vsako leto od datuma začetka uporabe te uredbe.
- Potnik ima na voljo do šest mesecev od datuma motnje, da pri letalskem prevozniku vloži zahtevek ali pritožbo. Določi se 14-dnevni rok od predložitve zahtevka, v katerem mora letalski prevoznik plačati odškodnino ali potniku predložiti utemeljen odgovor.

14. Druge vsebinske spremembe so povzete v nadaljevanju:

- Obveznosti letalskih prevoznikov in posrednikov v zvezi s predpogodbenimi informacijami in informacijami v primeru motenj so bile okrepljene.
- Kadar potnik v primeru motnje zahteva povračilo stroškov svojega leta, je takšno povračilo samodejno.
- Pravila o spremembi poti so bila znatno izboljšana. Letalski prevoznik mora potnikom zagotoviti nadomestne možnosti lastnim storitvam (npr. prevoz s strani drugega letalskega prevoznika ali drug način prevoza), tako da potniki prispejo čim prej. Če letalski prevoznik ne ponudi spremembe poti v treh urah po tem, ko je potnik potrdil svojo odločitev za spremembo poti, si lahko potnik sam uredi pot.
- Pojasnjena in okrepljena so bila tudi pravila o pomoči potnikom. Podrobno so navedene pravice do okrepčil, hrane in nastanitve. Če letalski prevoznik ne izpolni svojih obveznosti pomoči, imajo potniki pravico, da si to uredijo sami in da jim letalski prevoznik povrne stroške v 14 dneh.
- V skladu z direktivo o paketnem potovanju lahko letalski prevoznik v primeru izrednih razmer omeji zagotovljeno nastanitev na tri noči brez zgornje omejitve cene hotela. Omejitev števila nočitev ne velja za osebe s posebnimi potrebami.
- V primeru zamude zaradi čakanja letala na vzletni stezi so potniki upravičeni do minimalne pomoči in letalski prevoznik jih mora izkrcati po treh urah.
- Znatno so okrepljene pravice potnikov s posebnimi potrebami, kot so osebe z omejeno mobilnostjo in invalidi, pa tudi nosečnice, otroci in osebe s posebnimi zdravstvenimi potrebami. Zavrnitev vkrcanja osebam s posebnimi potrebami je prepovedana. Uvede se možnost, da jih spremljajo priznani psi pomočniki, osebe s posebnimi potrebami pa lahko sedijo skupaj z osebami, ki jih spremljajo. V primeru škode, izgube, uničenja opreme za gibanje ali poškodbe ali smrti priznanih psov pomočnikov mora letalski prevoznik zagotoviti začasno nadomestitev ali nadomestno rešitev.

- Da bi izboljšali enake konkurenčne pogoje za letalske prevoznike iz Unije in tretjih držav, je Komisija pooblaščen, da v treh letih od začetka uporabe spremenjene Uredbe (ES) št. 261/2004 oceni izvedljivost razširitve področja uporabe te uredbe na potnike, ki prihajajo iz tretjih držav na letih, ki jih opravljajo letalski prevozniki iz tretjih držav, ter priporoči možne nadaljnje korake za reševanje sporov o pristojnosti in vprašanjih izvrševanja.
- Svet je pojasnil dimenzije osebnega predmeta, ki je bistveni element poti potnikov in ga lahko potniki prinesejo s seboj v kabino.

#### IV. **ZAKLJUČEK**

15. Svet meni, da je njegovo stališče v prvi obravnavi uravnoteženo besedilo, ki upošteva vse zadevne interese. Pričakuje konstruktivne razprave z Evropskim parlamentom v drugi obravnavi, ki bodo omogočile čim hitrejše sprejetje uredbe.
-