

Brusel 22. září 2025  
(OR. en, lt, pt)

---

---

Interinstitucionální spis:  
2013/0072 (COD)

---

---

12909/25  
ADD 1

CODEC 1276  
AVIATION 122  
CONSOM 178

### POZNÁMKA K BODU „I/A“

---

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh 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 (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel ( <b>první čtení</b> ) – přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady = prohlášení

---

### Prohlášení Estonska

Estonsko oceňuje značné úsilí polského předsednictví při vedení jednání o návrhu revize nařízení (ES) č. 261/2004 o právech cestujících v letecké dopravě, jakož i jeho úsilí o dosažení kompromisu mezi členskými státy. Estonsko i nadále podporuje zavedení jasných a jednoduchých pravidel, která cestujícím zaručí odpovídající péči a pomoc. Zároveň je důležité zachovat vyvážený přístup, který zohledňuje povinnosti leteckých dopravců, a podpořit tak udržitelnost odvětví letectví.

Nařízení má v první řadě zajistit, aby se cestujícím dostalo náležitě péče a pomoci a aby mohli co nejdříve dorazit do své destinace. Jasný a jednoduchý systém náhrad má zásadní význam pro minimalizaci obtíží během narušení dopravy a k tomu, aby byli dopravci motivováni provozovat zpožděné lety namísto toho, aby je rušili.

Během jednání byly navrženy různé prahové hodnoty zpoždění. Estonsko podporuje v článku 7 nařízení č. 261/2004 zavedení jednotné prahové hodnoty pětihodinového zpoždění pro všechny lety bez ohledu na délku cesty. Vedou nás k tomu tyto důvody:

1. Použití jediné prahové hodnoty nařízení zjednodušuje, taktéž zjednodušuje výpočty náhrad a vyjasňuje pravidla pro odškodnění cestujících.
2. Z pohledu cestujícího je dopad zpoždění letu bez ohledu na vzdálenost cesty v zásadě stejný. Proto není třeba rozlišovat prahové hodnoty odškodnění na základě vzdálenosti, protože v nepohodlí způsobeném zpožděním není rozdíl.
3. Ve většině případů poskytuje pět hodin dostatek času na to, aby letecké společnosti letadlo opravily, daly k dispozici jiné letadlo nebo poskytly alternativní lety.

Z těchto důvodů je pro nás šestihodinová prahová hodnota navržená předsednictvím v kompromisním návrhu nepřijatelná. Estonsko se domnívá, že zpoždění o pět nebo více hodin způsobuje cestujícím značné obtíže a mělo by být odškodněno.

Vzhledem k významu této otázky Estonsko není s to potvrdit politickou dohodu o nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, a proto se zdrží hlasování.

### **Prohlášení Litvy**

Litva opětovně potvrzuje, že celkově podporuje cíle návrhu týkajícího se práv cestujících v letecké dopravě, a oceňuje pokračující úsilí předsednictví Rady a členských států o dosažení dohody o tomto důležitém spisu.

Přestože uznáváme pokrok, kterého bylo od předchozích diskusí dosaženo, Litva nadále vyjadřuje obavy, že některé klíčové prvky návrhu v jeho současné podobě mohou ve srovnání se stávajícím regulačním rámcem oslabit ochranu cestujících. Výzvou jsou i nadále ustanovení článku 7 návrhu, neboť se jimi může oslabit ochrana práv cestujících v případě narušení letu nebo zpoždění při přiletu v důsledku přesměrování po zrušení letu. Tyto změny mohou vést k delším čekacím dobám a nižším náhradám, čímž se sníží oprávněná očekávání cestujících ohledně kvality služeb.

Litva zdůrazňuje, že hlavním cílem právního předpisu o ochraně práv cestujících v letecké dopravě by mělo i nadále být zjednodušení a modernizace stávajících pravidel, zajištění právní jasnosti pro všechny strany a současně také zaručení spravedlivé a účinné ochrany cestujících. Konstatujeme rovněž, že Evropská unie má další prostředky, jak podpořit konkurenceschopnost svého leteckého odvětví. Tohoto cíle by však nemělo být dosahováno na úkor práv cestujících.

Závěrem Litva trvá na svém názoru, že ochrana cestujících je základním kamenem této legislativní iniciativy a musí zůstat jejím ústředním tématem, aby byla zajištěna její skutečná a trvalá hodnota pro evropskou společnost.

### **Prohlášení Maďarska**

Jak zdůraznily členské státy během politické rozpravy pořádané maďarským předsednictvím v roce 2024, hlavním účelem změny nařízení o právech cestujících v letecké dopravě je mimo jiné zjednodušení opatření a dosažení rovnováhy mezi zájmy cestujících a zájmy daného odvětví.

Maďarsko od počátku upozorňuje na nedostatek údajů a analýz, které by potvrzovaly účinnost navrhovaných opatření a rovnováhu mezi zájmy cestujících a zájmy odvětví. Vyjádřili jsme rovněž obavy ohledně toho, že v nařízení se zavádí povinnost náhrad za zpoždění bez nezbytných podkladových studií analyzujících její účinnost a případné jiné možnosti politiky.

Maďarsko není samo o sobě proti zavedení náhrad za zpoždění. Domníváme se však, že je třeba věnovat další úvahy tomu, jak nastolit správnou rovnováhu mezi zájmy odvětví a ochranou cestujících. Z tohoto důvodu jsme na zasedání Rady pro dopravu v červnu 2025 podpořili zahájení jednání s Evropským parlamentem pouze pod podmínkou, že Evropská komise pro nadcházející interinstitucionální jednání vypracuje analýzu, která bude obsahovat podrobnější údaje než ty, které jsme již obdrželi. Podle našeho požadavku by tato analýza měla zahrnovat aktuální informace jak od cestujících, tak od odvětví, a měly by v ní být popsány a posouzeny očekávané dopady nařízení.

„Technické podklady“ předložené Komisí neposkytují žádné podložené důkazy, jež by potvrzovaly, že povinnost náhrad za zpoždění účinně sníží počet zpožděných letů a že toto opatření je pro dosažení uvedeného výsledku nejvhodnější. Komise stále poukazuje především na staré a zastaralé studie, využívá předpokladů („zpoždění, u nichž lze předpokládat, že je lze přičíst leteckým společnostem“) namísto skutečných údajů a analýz a předkládá údaje o zpožděních pouze za měsíc červenec 2025, což zjevně nepostačuje k tomu, aby to sloužilo jako základ pro jakékoli podstatné opatření. Komise dále konstatuje, že opatření mohou evropské letecké společnosti znevýhodnit v hospodářské soutěži, a uznává, že v současné době nejsou k dispozici údaje o dalších faktorech, které by mohly mít dopad na relativní konkurenceschopnost. Komise rovněž poukazuje na rostoucí zátěž pro vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování. „Předpokládá“, že tuto zátěž lze zmírnit vytvořením seznamu mimořádných okolností, avšak situace je ve skutečnosti mnohem složitější vzhledem k tomu, že zpoždění nejsou způsobována jediným faktorem, takže existenci mimořádných okolností je stále třeba posuzovat případ od případu.

V neposlední řadě se domníváme, že navržené znění opatření nezjednodušuje, ale naopak je ještě více komplikuje, takže pro cestující veřejnost bude velmi obtížné pochopit její práva.

V této souvislosti bychom chtěli znovu zdůraznit, že dohodu, která má být s Evropským parlamentem uzavřena, nebudeme s to podpořit, pokud nebudou předloženy jasné důkazy o účinnosti opatření a o dosažení rovnováhy mezi zájmy cestujících a zájmy odvětví.

Podrobnější vysvětlení našeho postoje naleznete v příloze.

## Příloha

### **Návrh Komise z roku 2001**

Zavedení povinnosti dopravců odškodňovat cestující za zpoždění nebylo původním záměrem Komise. Komise ve svém původním návrhu uvedla, že „ačkoliv cestující trpí podobným nepohodlím a zklamáním ze zpoždění jako při odepření nástupu na palubu nebo zrušení, rozdíl je v tom, že dopravce je zodpovědný za odepření nástupu na palubu a zrušení (pokud se nejedná o důvody mimo jeho odpovědnost), ale nikoliv vždy za zpoždění. Jinými běžnými důvody jsou systémy řízení letového provozu a omezení letištní kapacity. Jak je uvedeno v jejím sdělení o ochraně cestujících v letecké dopravě, Komise soudí, že za stávajících okolností nemají být provozovatelé povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění.“<sup>1</sup>

### **Rozhodnutí SDEU**

Ačkoli podle – velmi kontroverzního – výkladu Soudního dvora jsou letecké společnosti povinny odškodňovat cestující za dlouhá zpoždění, máme za to, že neexistuje povinnost kodifikovat rozhodnutí SDEU.

Dokonce i návrh Komise týkající se náhrad za zpoždění se od přesného rozhodnutí SDEU odklání.

### **Nedostatečné údaje a analýza**

Rádi bychom zopakovali, že v současné době neexistují dostatečné důkazy o tom, že by se zavedením povinnosti leteckých společností vyplácet náhrady za zpoždění dosáhlo požadovaného cíle, jímž je snížení počtu zpožděných letů.

Je-li účelem zavedení náhrad za zpoždění pouze zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (a nikoli snížení počtu zpožděných letů), je třeba důkladně posoudit, zda je spravedlivé klást veškerou zátěž na letecké dopravce, zda mohou letečtí dopravci částky vyplacené jako náhradu za zpoždění vymáhat od třetích stran, které zpoždění způsobily nebo k němu přispěly, a zda existují funkční alternativní řešení. Taková analýza nebyla dosud provedena.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 784 final, bod 23.

Před zavedením povinnosti poskytovat náhrady za zpoždění je třeba prozkoumat, do jaké míry se změnily faktory uvedené v návrhu Komise z roku 2001. Pro zavedení nové povinnosti do nařízení je nezbytná analýza její účinnosti z hlediska dosažení požadovaných cílů a jejího dopadu na zúčastněné strany.

Konkrétněji bychom chtěli zmínit pokyny Komise ke zlepšování právní úpravy<sup>2</sup>, podle nichž se v posouzeních dopadů shromažďují důkazní informace (včetně výsledků hodnocení) umožňující posoudit, zda jsou budoucí legislativní či nelegislativní opatření EU odůvodněná, a pokud ano, jak je co nejlépe koncipovat tak, aby bylo dosaženo příslušných cílů politik. Je třeba v nich určit a popsat problém, který se má řešit; stanovit cíle pro opatření EU; formulovat možnosti politiky, posoudit potenciální dopady těchto možností a případně určit upřednostňovanou možnost; stanovit, jak budou očekávané výsledky monitorovány a vyhodnocovány. Posouzení dopadů spočívá ve shromažďování a analýze důkazů na podporu tvorby politik. Zahrnuje ověření existence problému, určení jeho základních příčin, posouzení, zda je nutné opatření na úrovni EU, a analýzu výhod a nevýhod dostupných řešení.

Tato posouzení týkající se náhrad za zpoždění chybí.

Je poněkud nezvyklé, že Komise navrhuje zavedení nových legislativních opatření, aniž by shromáždila a prostudovala nezbytné podkladové údaje.

### **Zjištění studií týkajících se zpoždění z let 2012 a 2020**

Ve své odpovědi na naše obavy Komise odkázala na studii z roku 2020<sup>3</sup> a na posouzení dopadů z roku 2013<sup>4</sup> (jež vychází ze studie z roku 2012<sup>5</sup>), přičemž zdůraznila, že počet zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, se snížil z 80 % na 70 % a že dopad náhrad na snížení počtu zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, je obtížné analyzovat.

---

<sup>2</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox\\_cs](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_cs).

<sup>3</sup> <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

<sup>5</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d\\_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf).

Studie z roku 2020 potvrzuje, že „celkový počet zpožděných letů se v posledních letech výrazně zvýšil a mezi lety 2014 a 2018 se téměř zdvojnásobil“<sup>6</sup>. Prohlášení, na něž Komise odkazuje<sup>7</sup> (tj. „Na základě údajů o zpoždění poskytnutých Centrálním úřadem pro analýzu zpoždění (CODA) se podíl zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, v letech 2011 až 2018 pohyboval mezi přibližně 70 % a 80 %. Počet zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, se snížil z přibližně 80 % v roce 2011 na přibližně 70 % v roce 2018, což odráží nárůst počtu zpoždění zařazených mezi mimořádné okolnosti – jako například zpoždění služeb řízení letového provozu.“), pouze ukazuje, že počet zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, je nižší oproti vyššímu počtu zpoždění služeb řízení letového provozu, není však známo, zda se snížil ve srovnání s předchozím počtem zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem. Obrázek 2.6 uvedený v této studii jasně ukazuje nárůst počtu zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem.

Studie konstatuje, že „přestože je možné, že nařízení 261/2004 má na podíl zpožděných letů určitý okrajový dopad, tento dopad se nezdá být ve srovnání s jinými faktory významný.“<sup>8</sup>

Kromě toho potvrzuje, že není snadné přesně určit odpovědnost za zpoždění<sup>9</sup>, a všechna zpoždění, která nejsou způsobena mimořádnými okolnostmi, považuje za zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem<sup>10</sup>.

Studie z roku 2012 potvrzuje, že mezi zúčastněnými stranami panuje značná neshoda ohledně výkladu mimořádných okolností<sup>11</sup>.

Pokud jde o náklady na náhrady za zpoždění, již studie z roku 2012 ukázala významný nárůst<sup>12</sup>. V tomto ohledu bychom chtěli poznamenat, že od roku 2012 se mohlo významně zvýšit povědomí cestujících o jejich právech, což pro letecké společnosti vedlo k ještě vyšším nákladům na náhrady.

---

<sup>6</sup> Bod 2.31.

<sup>7</sup> Bod 2.45.

<sup>8</sup> Bod 2.37.

<sup>9</sup> bod 2.46, poznámka.

<sup>10</sup> Bod 2.43.

<sup>11</sup> Bod 7.41.

<sup>12</sup> Bod 7.53, obrázek 7.5.

## Zásadní otázky

Dle našeho názoru je potřeba dále uvážit tyto otázky:

1. zda existuje jakýkoliv druh zpoždění, který slouží zájmům leteckých společností;
2. zda je žádoucí uložit leteckým společnostem povinnost platit náhrady za zpoždění, která nejsou způsobena jejich obchodními zájmy a za něž nenesou odpovědnost, přičemž je třeba mít na paměti, že letecké společnosti de facto nemohou tyto částky vymáhat od odpovědných stran<sup>13</sup>;
3. zda by se zavedením náhrad za zpoždění dosáhlo rovnováhy mezi ochranou cestujících a zájmy odvětví, přičemž je třeba mít na paměti, že letecké společnosti se nemohou při své obraně odvolávat na mimořádné okolnosti ani v případě následných zpoždění a že existenci mimořádných okolností je často obtížné stanovit vzhledem k množství faktorů, které vedly ke zpoždění jednoho letu<sup>14</sup>;
4. zda vyšší náklady leteckých společností na náhrady povedou k vyšším cenám letenek, což může mít dopad i na konkurenceschopnost;
5. zda existuje lepší způsob, jak zajistit vysokou ochranu spotřebitele při současném respektování zájmů odvětví;
6. zda se zvýší pracovní zátěž vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování.

Domníváme se, že tyto úvahy vyžadují další shromažďování a analýzu údajů.

Kromě toho je třeba zaměřit značné úsilí na to, aby bylo nařízení (tj. práva cestujících) snadno srozumitelné pro cestující veřejnost.

---

<sup>13</sup> Viz studie z roku 2012, body 7.113 a 7.123.

<sup>14</sup> Viz studie z roku 2020, bod 2.46, poznámka.

## Návrh

Domníváme se, že ukvapené schválení změn může opět vést k přijetí nefunkčního nařízení. Navrhujeme proto důkladně analyzovat otázky uvedené v tomto dokumentu, aby bylo možné nastolit požadovanou rovnováhu mezi ochranou cestujících a zájmy odvětví a aby bylo přijato nařízení, které obstojí i v budoucnu.

### Prohlášení Portugalska

Portugalsko děkuje polskému předsednictví a předcházejícím předsednictvím za veškerou jejich práci na projednávání změn nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

Portugalsko vždy tvrdilo, že jakákoliv revize nařízení by měla nejenom zjednodušit jeho provádění, ale především zachovat nebo posílit práva cestujících, aby cestující mohli těžit z norem ochrany, podle nichž byly stanoveny normy i v dalších regionech světa.

V tomto ohledu nespĺňuje většinově odhlasovaná politická dohoda očekávání cestujících, a to zejména pokud jde o prahové hodnoty vzdálenosti nebo cestovní doby, se znatelným dopadem na členské státy, které leží z geografického hlediska dále od středu evropského kontinentu a v nejbližších regionech. Schválené prahové hodnoty představují z hlediska práv cestujících krok zpět a Portugalsko hlasuje proti této politické dohodě.

Během následných jednání s Evropským parlamentem však Portugalsko vyjádří ochotu pokračovat v konstruktivní podpoře podstatného zlepšování právních předpisů Evropské unie, které splňují očekávání všech zainteresovaných stran, se zvláštním důrazem na cestující, jejichž zájmy toto nařízení chrání již od roku 2004.