



Briuselis, 2025 m. rugsėjo 22 d.
(OR. en, lt, pt)

12909/25
ADD 1

Tarpinstitucinė byla:
2013/0072 (COD)

CODEC 1276
AVIATION 122
CONSOM 178

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, 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, projektas (pirmasis svarstymas) – Per pirmąjį svarstymą priimamos Tarybos pozicijos ir Tarybos motyvų pareiškimo priėmimas = Pareiškimai

Estijos pareiškimas

Estija vertina dideles pirmininkaujančios Lenkijos pastangas vadovauti diskusijoms dėl pasiūlymo dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 dėl oro transporto keleivių teisių peržiūros ir jos pastangas siekiant valstybių narių kompromiso. Estija ir toliau laikosi įsipareigojimo siekti, kad būtų nustatytos aiškios ir paprastos taisyklės, kuriomis būtų užtikrinama, kad keleiviais būtų tinkamai pasirūpinta ir jie gautų tinkamą pagalbą. Tuo pačiu metu svarbu išlaikyti subalansuotą požiūrį, kurio laikantis būtų atsižvelgiama į oro vežėjų pareigas ir taip būtų remiamas aviacijos sektoriaus tvarumas.

Reglamentu visų pirma užtikrinama, kad keleiviais būtų tinkamai pasirūpinta, jie gautų tinkamą pagalbą ir galėtų kuo greičiau, kiek tai pagrįstai įmanoma, pasiekti savo kelionės tikslą. Aiški ir paprasta kompensavimo sistema yra labai svarbi siekiant kuo labiau sumažinti nepatogumus kelionės sutrikimo metu ir suteikti paskatų vežėjams vykdyti atidėtus skrydžius, užuot juos atšaukus.

Derybų metu buvo pasiūlyta įvairių atidėjimo trukmės ribų. Estija pritaria tam, kad pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnį visiems skrydžiams, neatsižvelgiant į kelionės trukmę, būtų nustatyta vienoda penkių valandų atidėjimo trukmės riba. Išsamūs mūsų argumentai:

1. nustačius bendrą ribą, reglamentas būtų supaprastintas, būtų paprasčiau apskaičiuoti kompensaciją, o kompensavimo keleiviams taisyklės būtų aiškesnės;
2. nepaisant kelionės atstumo, skrydžių atidėjimų poveikis keleiviams iš esmės yra vienodas. Todėl, kadangi dėl skrydžių atidėjimų patiriamas toks pat nepatogumas, nebūtina nustatyti atstumu grindžiamas kompensavimo ribas;
3. daugeliu atvejų penkių valandų pakanka, kad oro transporto įmonės pašalintų lėktuvo gedimą, rastų kitą orlaivį arba pasiūlytų alternatyvius skrydžius.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, šešių valandų riba, kurią pirmininkaujanti valstybė narė pasiūlė kompromisiniame pasiūlyme, mums nėra priimtina. Estija mano, kad penkių ar daugiau valandų skrydžių atidėjimas keleiviams sukelia didelių nepatogumų ir jiems už tai turėtų būti kompensuojama.

Atsižvelgdama į tai, kad šis klausimas yra reikšmingas, Estija negali pritarti politiniam susitarimui dėl reglamento dėl oro transporto keleivių teisių, todėl balsuojat susilaikys.

Lietuvos pareiškimas

Lietuva dar kartą patvirtina savo bendrą paramą Oro keleivių teisių pasiūlymo tikslams ir pripažįsta Tarybos pirmininkų bei valstybių narių nuolatinės pastangas siekiant susitarti dėl šio svarbaus dokumento.

Vis dėlto, nors pripažįstame pažangą, pasiektą nuo ankstesnių diskusijų, Lietuva išlieka susirūpinusi, kad tam tikri esamo projekto pagrindiniai elementai vis dar gali susilpninti keleivių apsaugą, lyginant pokyčius su dabartiniu reguliavimu. Iššūkių toliau kelia pasiūlymo 7 straipsnio nuostatos, nes jos gali sumažinti keleivių teisių apsaugos lygį tuo atveju, kai skrydis sutrinka arba vėluoja atvykus dėl maršruto keitimo po skrydžio atšaukimo. Tokie pakeitimai gali lemti ilgesnį laukimo laiką ir sumažintas kompensacijas, taip sumažindami keleivių teisėtus lūkesčius dėl paslaugų kokybės.

Lietuva pabrėžia, kad pagrindinis oro keleivių teises ginančių teisės aktų tikslas turėtų išlikti esamų taisyklių supaprastinimas ir modernizavimas, užtikrinant teisinį aiškumą visoms šalims ir kartu garantuojant teisingą bei veiksmingą keleivių apsaugą. Taip pat primename, kad Europos Sąjunga turi kitų priemonių savo aviacijos sektoriaus konkurencingumui palaikyti. Vis dėlto šio tikslo negalima siekti keleivių teisių sąskaita.

Apibendrinant, Lietuva išlaiko nuomonę, kad keleivių apsauga yra šios teisėkūros iniciatyvos kertinis akmuo ir turi likti jos pagrindu, siekiant užtikrinti jos realią ir ilgalaikę vertę Europos visuomenei.

Vengrijos pareiškimas

Kaip valstybės narės pabrėžė 2024 m. pirmininkaujančios Vengrijos surengtuose politiniuose debatuose, pagrindinis Reglamento dėl oro transporto keleivių teisių pakeitimo tikslas, be kita ko, – supaprastinti priemones ir užtikrinti keleivių bei šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą.

Vengrija nuo pat pradžių kėlė klausimą dėl to, kad trūksta pakankamų duomenų ir analizės, patvirtinančių siūlomų priemonių veiksmingumą ir keleivių bei šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą. Taip pat išreiškėme susirūpinimą dėl to, kad pareiga mokėti kompensaciją už vėlavimą reglamente nustatyta neatlikus reikiamų pagrindimo tyrimų, kuriuos atliekant būtų išnagrinėtas veiksmingumas ir galimi skirtingi politiniai pasirinkimai.

Vengrija *per se* neprieštarauja, kad būtų nustatyta kompensacija už vėlavimą. Tačiau manome, kad reikia papildomų svarstymų, kad būtų galima nustatyti tinkamą šio ekonomikos sektoriaus interesų ir keleivių apsaugos pusiausvyrą. Dėl šios priežasties 2025 m. birželio mėn. Transporto tarybos posėdyje pritarėme tam, kad būtų pradėtos derybos su Europos Parlamentu tik su sąlyga, kad Europos Komisija būsimums tarpinstitucinėms deryboms parengs analizę, kurioje bus išdėstyti išsamesni duomenys nei tie, kuriuos gavome anksčiau. Atsižvelgiant į mūsų prašymą į šią analizę turėtų būti įtraukta informacija tiek iš keleivių, tiek iš ekonomikos sektoriaus, turėtų būti aprašytas ir įvertintas numatomas reglamento poveikis.

Komisijos pateiktoje „techninėje informacijoje“ nepateikta jokių pagrįstų įrodymų, patvirtinančių, kad dėl pareigos mokėti kompensaciją už vėlavimą bus veiksmingai sumažintas lėktuvų skrydžių vėlavimo atvejų skaičius ir kad ši priemonė yra tinkamiausia šiam rezultatui pasiekti. Komisija vis dar remiasi daugiausia senais ir nebeaktualiais tyrimais, nurodo prielaidas („oro transporto bendrovėms priskirtini vėlavimai“), o ne realius duomenis bei analizės rezultatus ir pateikia duomenis apie vėlavimus tik už 2025 m. liepos mėn., kurių akivaizdžiai nepakanka bet kokiai esminei priemonei pagrįsti. Be to, Komisija mano, kad dėl šių priemonių Europos oro linijos gali atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje, ir pripažįsta, kad šiuo metu nėra duomenų apie kitus veiksnius, kurie gali turėti įtakos sąlyginiam konkurencingumui. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į didėjančią nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms tenkančią našą. Ji „daro prielaidą“, kad ypatingų aplinkybių sąrašo sudarymas gali palengvinti šią našą, kad iš tikrųjų padėtis yra daug sudėtingesnė, nes vėlavimą lemia ne vienas veiksnys, todėl kiekvienu konkrečiu atveju vis tiek turi būti nustatoma ar esama ypatingų aplinkybių.

Galiausiai, mūsų nuomone, tekstas priemonės ne supaprastina, o daro jas dar sudėtingesnes ir keleiviams tampa labai sudėtinga suprasti savo teises.

Atsižvelgdami į tai norėtume dar kartą pabrėžti, kad negalėsime pritarti susitarimui, kuris turi būti pasiektas su Europos Parlamentu, nebent bus pateikta aiškių priemonių veiksmingumo įrodymų ir pagrįsta, kad bus užtikrinta keleivių ir ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą.

Išsamesnis mūsų pozicijos paaiškinimas pateikiamas priede.

Priedas

2001 m. Komisijos pasiūlymas

Įpareigoti vežėjus atlyginti keleiviams už vėlavimą nebuvo pirminis Komisijos ketinimas. Savo pirminiame pasiūlyme Komisija nurodė, kad „[n]ors keleiviai dėl vėlavimo patiria panašių nepatogumų ir sunkumų kaip ir atsisakymo vežti ar skrydžių atšaukimo atvejais, šios situacijos skiriasi tuo, kad operatorius yra atsakingas už atsisakymą vežti ir skrydžio atšaukimą (išskyrus įvykčius dėl ne nuo jo priklausančių priežasčių), tačiau ne visuomet yra atsakingas už vėlavimą. Kitos dažniausiai pasitaikančios priežastys yra oro eismo valdymo sistemos ir riboti oro uostų pajėgumai. Kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl oro transporto keleivių apsaugos, šios institucijos nuomone, dabartinėmis aplinkybėmis operatoriai neturėtų būti įpareigoti mokėti keleiviams kompensacijų už vėlavimą.¹

ESTT sprendimai

Remiantis labai prieštaringai vertinamu Teisingumo Teismo aiškinimu, oro transporto bendrovės privalo atlyginti keleiviams už skrydžių atidėjimus ilgam laikui, tačiau, mūsų supratimu, nėra pareigos kodifikuoti ESTT sprendimus.

Net Komisijos pasiūlymu dėl kompensacijos už vėlavimą nukrypstama nuo tikslaus ESTT sprendimo.

Trūksta duomenų ir analizės

Norėtume pakartoti, kad šiuo metu nėra pakankamai įrodymų, patvirtinančių, kad oro transporto bendrovių įpareigojimas mokėti kompensaciją už vėlavimą padės pasiekti norimą tikslą sumažinti atidėtų skrydžių skaičių.

Jei nustatant kompensaciją už vėlavimą siekiama tik užtikrinti aukšto lygio keleivių apsaugą (o ne sumažinti atidėtų skrydžių skaičių), reikėtų nuodugniai įvertinti, ar būtų teisinga užkrauti oro vežėjams visą našą, ar oro vežėjai gali išsireikalauti sumas, mokėtinas kaip kompensaciją už vėlavimą, iš trečiųjų šalių, dėl kurių atsirado vėlavimas arba kurios prie jo prisidėjo, ir ar esama perspektyvių alternatyvių sprendimų. Tokia analizė iki šiol neatlikta.

¹ COM(2001) 784 final, 23 punktas.

Prieš nustatant pareigą mokėti kompensaciją už vėlavimą, reikėtų išnagrinėti, koku mastu pasikeitė 2001 m. Komisijos pasiūlyme nurodyti veiksniai. Tam, kad reglamentu būtų nustatyta nauja pareiga, reikia išanalizuoti jos veiksmingumą siekiant norimų tikslų ir jos poveikį suinteresuotiesiems subjektams.

Konkrečiau, norėtume remtis Komisijos geresnio reglamentavimo gairėmis², pagal kurias atliekant poveikio vertinimus renkami įrodymai (įskaitant vertinimo rezultatus), kad būtų galima įvertinti, ar būsiami teisėkūros ar su teisėkūra nesusiję ES veiksmai yra pagrįsti ir, jei taip, kaip tokius veiksmus būtų galima geriausiai parengti, kad būtų pasiekti atitinkami politikos tikslai. Juose turi būti nustatyta ir aprašyta spręstina problema, nustatyti ES veiksmų tikslai, suformuluotos galimos politikos priemonės, įvertintas jų galimas poveikis ir, kai tinkama, nustatyta tinkamiausia alternatyva, ir nustatyta, kaip bus stebimi ir vertinami rezultatai, kurių tikimasi. Poveikio vertinimu siekiama rinkti ir analizuoti politikos formavimui reikalingus įrodymus. Jis apima patikrinimą, ar problema egzistuoja, jos pagrindinių priežasčių nustatymą, vertinimą, ar reikia ES veiksmų, ir galimų sprendimų privalumų ir trūkumų analizę.

Tokių vertinimų dėl kompensacijos už vėlavimą trūksta.

Šiek tiek neįprasta, kad Komisija siūlo nustatyti naujas teisėkūros priemones nesurinkusi ir neišnaginėjusi būtinų pagrindinių duomenų.

2012 m. ir 2020 m. tyrimų, susijusių su vėlavimais, išvados

Atsakydama į mums susirūpinimą keliančius klausimus, Komisija nurodė 2020 m. tyrimą³ ir 2013 m. poveikio vertinimą⁴ (kuris grindžiamas 2012 m. tyrimu⁵), pabrėždama, kad oro transporto bendrovėmis priskirtinų vėlavimų skaičius sumažėjo nuo 80 % iki 70 % ir kad kompensacijos poveikį oro transporto bendrovėms priskirtiniams vėlavimams išanalizuoti sunku.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

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

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

⁵ 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.

2020 m. tyrime patvirtinama, kad „bendras atidėtų skrydžių skaičius pastaraisiais metais gerokai padidėjo ir 2014–2018 m. beveik padvigubėjo“⁶. Teiginys, kurį nurodo Komisija⁷ (t. y. „[r]emiantis CODA pateiktais vėlavimo duomenimis, oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų dalis 2011–2018 m. buvo maždaug 70–80 %. 2018 m. oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų dalis sumažėjo nuo maždaug 80 % 2011 m. iki 70 % 2018 m., o tai rodo, jog padaugėjo vėlavimų, priskiriamų vėlavimams dėl ypatingų aplinkybių, pavyzdžiui, vėlavimams dėl skrydžių valdymo“), tik rodo, kad oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų yra mažiau, palyginti su didesniu vėlavimų dėl skrydžių valdymo skaičiumi, tačiau nėra žinoma, ar jų skaičius sumažėjo, palyginti su ankstesniu oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų skaičiumi. Šio tyrimo 2.6 diagramoje aiškiai matyti oro transporto bendrovėms priskirtinų vėlavimų skaičiaus padidėjimas.

Tyrimo nustatyta, kad „[n]ors Reglamentas 261/2004 gali turėti nedidelį poveikį atidėtų skrydžių daliai, neatrodo, kad jis yra reikšmingas, palyginti su kitais veiksniais“.⁸

Be to, jame patvirtinama, kad nėra lengva tiksliai nustatyti atsakomybę už vėlavimą⁹ ir visi vėlavimai, kurie nėra atsiradę dėl ypatingų aplinkybių, yra laikomi priskirtiniais oro transporto bendrovėms¹⁰.

2012 m. tyrime patvirtinta, kad suinteresuotieji subjektai itin nesutaria dėl ypatingų aplinkybių aiškinimo¹¹.

Kalbant apie kompensacijos už vėlavimą išlaidas, 2012 m. tyrime jau nustatyta, kad jos gerokai padidėjo¹². Šiuo atžvilgiu norėtume atkreipti dėmesį į tai, kad keleivių informuotumas apie jų teises nuo 2012 m. galėjo gerokai padidėti, todėl oro transporto bendrovės patirtų dar didesnių kompensavimo išlaidų.

⁶ 2.31 punktas.

⁷ 2.45 punktas.

⁸ 2.37 punktas.

⁹ 2.46 punktas, pastaba.

¹⁰ 2.43 punktas.

¹¹ 7.41 punktas.

¹² 7.53 punktas, 7.5 diagrama.

Esminiai klausimai

Mūsų nuomone, reikia toliau svarstyti šiuos klausimus:

1. ar esama kokios nors rūšies vėlavimų, kuriais būtų suinteresuotos oro transporto bendrovės;
2. ar pageidautina įpareigoti oro transporto bendrovės mokėti kompensaciją už vėlavimus, kurie atsirado ne dėl jų komercinių interesų ir už kuriuos jos nėra atsakingos, atsižvelgiant į tai, kad oro transporto bendrovės *de facto* negali išsireikalauti šių sumų iš atsakingų šalių¹³;
3. ar keleivių apsaugos ir šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyra būtų pasiekta nustatius kompensaciją už vėlavimą, atsižvelgiant į tai, kad oro transporto bendrovės net negali remtis ypatingų aplinkybių išlyga grandininių vėlavimų atvejais, ir tai, kad dėl daugybės veiksnių, lemiančių vieno skrydžio atidėjimą, dažnai sunku nustatyti, ar esama ypatingų aplinkybių¹⁴;
4. ar didesnės oro transporto bendrovių kompensacijų išlaidos lems didesnius tarifus, taip pat galimai darydamos poveikį konkurencingumui;
5. ar yra geresnis būdas užtikrinti aukšto lygio vartotojų apsaugą, kartu atsižvelgiant į šio ekonomikos sektoriaus interesus;
6. ar padidės nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų darbo krūvis.

Manome, kad dėl visų šių aspektų reikia toliau rinkti ir analizuoti duomenis.

Be to, reikia dėti daug pastangų, kad reglamentas (t. y. keleivių teisės) būtų lengvai suprantamas keliaujančiam visuomenei.

¹³ Žr. 2012 m. tyrimo 7.113 ir 7.123 punktus.

¹⁴ Žr. 2020 m. tyrimo 2.46 punkto pastabą.

Pasiūlymas

Mūsų nuomone, skubotai patvirtinus pakeitimus, vėl gali būti priimtas netinkamai veikiantis reglamentas. Todėl siūlome nuodugnai išnagrinėti šiame dokumente minimus klausimus, kad būtų galima nustatyti pageidaujamą keleivių apsaugos ir šio ekonomikos sektoriaus interesų pusiausvyrą ir priimti reglamentą, kuris atlaikytų laiko išbandymą.

Portugalijos pareiškimas

Portugalija dėkoja pirmininkavusiai Lenkijai ir anksčiau pirmininkavusioms valstybėms narėms už jų darbą vedant derybas dėl Reglamento dėl oro transporto keleivių teisių pakeitimų.

Portugalija visada laikėsi nuomonės, kad bet kokia šio reglamento peržiūra turėtų ne tik palengvinti įgyvendinimą, bet visų pirma išlaikyti arba sustiprinti keleivių teises, kad keleiviai galėtų pasinaudoti apsauga, pagal kurią standartai yra nustatomi kituose pasaulio regionuose.

Šiuo atžvilgiu politinis susitarimas, už kurį balsavo dauguma, neatitinka keleivių lūkesčių, visų pirma susijusių su atstumo ribomis ar kelionės laiku, o tai daro didelį poveikį valstybėms narėms, kurios geografiniu požiūriu yra toliau nuo Europos žemyno centro, ir atokiausiems regionams. Patvirtintos ribos yra žingsnis atgal keleivių teisių požiūriu ir Portugalija balsuoja prieš šį politinį susitarimą.

Tačiau tolesnėse derybose su Europos Parlamentu Portugalija pareiškė norą toliau konstruktyviai siekti esminio Europos Sąjungos teisės aktų tobulinimo, kuris atitiktų visų suinteresuotųjų subjektų lūkesčius, ypač daug dėmesio skiriant keleiviams, kurių interesai šiuo reglamentu saugomi nuo 2004 m.