



Briselē, 2025. gada 22. septembrī
(OR. en, lt, pt)

12909/25
ADD 1

**Starpiestāžu lieta:
2013/0072 (COD)**

**CODEC 1276
AVIATION 122
CONSOM 178**

"I/A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (pirmais lasījums) – Padomes nostājas pirmajā lasījumā pieņemšana un Padomes paskaidrojuma raksta pieņemšana = paziņojumi

Igaunijas paziņojums

Igaunija pauž atzinību par prezidentvalsts Polijas apjomīgo darbu, vadot diskusijas par priekšlikumu pārskatīt Regulu (EK) Nr. 261/2004 par aviopasažieru tiesībām, un tās centieniem panākt kompromisu starp dalībvalstīm. Igaunija joprojām ir apņēmības pilna izstrādāt skaidrus un vienkāršus noteikumus, kas garantē pienācīgas rūpes par pasažieriem un viņiem sniegtu atbalstu. Vienlaikus ir svarīgi saglabāt līdzsvarotu pieeju, kurā ņemti vērā gaisa pārvadātāju pienākumi, tādējādi atbalstot aviācijas nozares ilgtspēju.

Regula galvenokārt nodrošina, ka pasažieri saņem pienācīgu aprūpi un atbalstu un var nokļūt savā galamērķī, cik ātri tas ir saprātīgi iespējams. Skaidra un vienkārša kompensācijas sistēma ir būtiska, lai līdz minimumam ierobežotu traucējumu radītās neērtības un stimulētu pārvadātājus veikt kavētus lidojumus, nevis tos atcelt.

Sarunu laikā tika ierosinātas dažādas kavēšanās robežvērtības. Igaunija atbalsta vienotas piecu stundu kavēšanās robežvērtības ieviešanu visiem lidojumiem neatkarīgi no brauciena ilguma saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantu. Mūsu detalizētais pamatojums ir šāds:

1. Vienotas robežvērtības izmantošana vienkāršo regulu, padara kompensācijas aprēķinus vienkāršākus un precīzē kompensācijas noteikumus pasažieriem.
2. No pasažiera viedokļa lidojuma kavēšanās ietekme būtībā ir vienāda neatkarīgi no brauciena attāluma. Tādēļ nav nepieciešams nošķirt kompensācijas robežvērtības atkarībā no attāluma, jo kavēšanās radīto neērtību pieredze neatšķiras.
3. Vairumā gadījumu piecas stundas ir pietiekams laiks, lai aviokompānijas salabotu lidmašīnu, atrastu citu gaisa kuģi vai nodrošinātu alternatīvus lidojumus.

Ņemot vērā šos apsvērumus, prezidentvalsts kompromisa priekšlikumā ierosinātā sešu stundu robežvērtība mums nav pieņemama. Igaunija uzskata, ka kavēšanās par piecām stundām vai ilgāk rada ievērojamas neērtības pasažieriem, un tā būtu jākompensē.

Ņemot vērā šā jautājuma nozīmīgumu, Igaunija nevar apstiprināt politisko vienošanos par Regulu par aviopasažieru tiesībām un tāpēc atturēsies.

Lietuvas paziņojums

Lietuva atkārtoti apstiprina savu vispārējo atbalstu aviopasažieru tiesību priekšlikuma mērķiem un atzinīgi vērtē Padomes prezidentvalsts un dalībvalstu nepārtrauktos centienus panākt vienošanos šajā svarīgajā jautājumā.

Tomēr, lai gan mēs atzinīgi vērtējam progresu, kas panākts kopš iepriekšējām diskusijām, Lietuva joprojām pauž bažas par to, ka daži projekta pašreizējās redakcijas galvenie elementi joprojām varētu vājināt pasažieru aizsardzību salīdzinājumā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu. Priekšlikuma 7. panta noteikumi joprojām rada problēmas, jo tie var samazināt pasažieru tiesību aizsardzības līmeni lidojuma traucējumu vai ielidošanas kavēšanās gadījumā sakarā ar maršruta maiņu pēc atcelšanas. Šādu izmaiņu rezultātā gaidīšanas laiks būtu ilgāks un kompensācijas apjoms būtu mazāks, tādējādi samazinot pasažieru tiesisko paļāvību attiecībā uz pakalpojuma kvalitāti.

Lietuva uzsver, ka ir jā saglabā tiesību aktu par aviopasažieru tiesību aizsardzību galvenais mērķis vienkāršot un modernizēt esošos noteikumus, nodrošinot juridisko skaidrību visām pusēm un vienlaikus garantējot taisnīgu un efektīvu aizsardzību pasažieriem. Mēs arī atzīmējam, ka Eiropas Savienībai ir citi līdzekļi, kā veicināt tās aviācijas nozares konkurētspēju. Tomēr minēto mērķi nevar sasniegt uz pasažieru tiesību rēķina.

Visbeidzot, Lietuva joprojām uzskata, ka pasažieru aizsardzība ir šīs likumdošanas iniciatīvas stūrakmens un tai jāpaliek tās centrālajam elementam, lai nodrošinātu, ka tā sniedz reālu un ilgstošu vērtību Eiropas sabiedrībai.

Ungārijas paziņojums

Kā dalībvalstis uzsvēra prezidentvalsts Ungārijas rīkotajās politikas debatēs 2024. gadā, Regulas par aviopasažieru tiesībām grozījumu galvenais mērķis cita starpā ir vienkāršot pasākumus un panākt līdzsvaru starp pasažieru un nozares interesēm.

Ungārija jau no paša sākuma izvirzīja jautājumu par pietiekamu datu un analīzes trūkumu, kas apstiprinātu ierosināto pasākumu efektivitāti un līdzsvaru starp pasažieru un nozares interesēm. Mēs arī paudām bažas par to, ka regulā ir ieviests pienākums maksāt kompensāciju par kavēšanos, bet nav veikta nepieciešamā sākotnējā izpēte, kurā analizēta tā efektivitāte un iespējamie dažādie politikas risinājumi.

Ungārija pati par sevi neiebilst pret kompensācijas par kavēšanos ieviešanu. Tomēr mēs uzskatām, ka ir vajadzīgi turpmāki apsvērumi, lai varētu panākt pareizo līdzsvaru starp nozares interesēm un pasažieru aizsardzību. Tāpēc Transporta padomes 2025. gada jūnija sanāksmē mēs atbalstījām sarunu sākšanu ar Eiropas Parlamentu ar nosacījumu, ka Eiropas Komisija gaidāmajām iestāžu sarunām sagatavos analīzi, kurā būs ietverti dati, kas ir detalizētāki par tiem, kurus saņēmām iepriekš. Saskaņā ar mūsu pieprasījumu šajā analīzē būtu jāiekļauj aktuālā informācija gan no pasažieriem, gan nozares pārstāvjiem, kurā būtu aprakstīta un novērtēta regulas paredzamā ietekme.

Komisijas iesniegtais “tehniskais ieguldījums” nesniedz nekādus pietiekamus pierādījumus, kas apstiprinātu, ka pienākums izmaksāt kompensāciju par kavēšanos efektīvi samazinās kavēto lidojumu skaitu un ka šis pasākums ir vispiemērotākais, lai minēto rezultātu sasniegtu. Komisija joprojām atsaucas galvenokārt uz veciem un novecojušiem pētījumiem, izmanto pieņēmumus (“kavējumi, kurus varētu uzskatīt par attiecināmiem uz aviosabiedrībām”), nevis reālus datus un analīzi, un sniedz datus par kavējumiem tikai par 2025. gada jūliju, kas acīmredzami nav pietiekami, lai izmantotu par pamatu jebkuram būtiskam pasākumam. Turklāt Komisija uzskata, ka pasākumi var radīt neizdevīgus konkurences apstākļus Eiropas aviosabiedrībām, un atzīst, ka pašlaik nav datu par citiem faktoriem, kas varētu ietekmēt relatīvo konkurētspēju. Komisija arī norāda uz pieaugošo slogu valstu izpildstrukturām. Tā “pieņem”, ka, iekļaujot sarakstā ārkārtas apstākļus, šo slogu var mazināt, taču situācija patiesībā ir daudz sarežģītāka, ņemot vērā to, ka kavēšanos neizraisa tikai viens faktors, tāpēc ārkārtas apstākļu esamība joprojām ir jānosaka katrā atsevišķā gadījumā.

Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir tas, ka teksts, mūsaprāt, nevis vienkāršo, bet gan vēl vairāk sarežģī pasākumus, tādējādi apgrūtinot ceļotāju izpratni par savām tiesībām.

Ņemot vērā iepriekš minēto, mēs vēlamies vēlreiz uzsvērt, ka mēs nevarēsim atbalstīt vienošanos, kas jāpanāk ar Eiropas Parlamentu, ja vien netiks sniegti skaidri pierādījumi par pasākumu efektivitāti un līdzsvara panākšanu starp pasažieru un nozares interesēm.

Sīkāku skaidrojumu par mūsu nostāju skatīt [pielikumā](#).

Pielikums

Komisijas 2001. gada priekšlikums

Komisijas sākotnējais nodoms nebija uzlikt pārvadātājiem pienākumu izmaksāt pasažieriem kompensāciju par kavēšanos. Sākotnējā priekšlikumā Komisija norādīja: “Lai gan pasažieriem līdzīgas neērtības un vilšanas sagādā gan kavēšanās, gan arī iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana, atšķirība ir tā, ka par iekāpšanas atteikumu un lidojuma atcelšanu atbildīgs ir operators (ja vien to iemesli nepārsniedz tā atbildību), bet ne vienmēr tas ir atbildīgs par kavēšanos. Citi ierasti iemesli ir gaisa satiksmes vadības sistēmas un lidostas kapacitātes ierobežojumi. Kā norādīts tās paziņojumā par aviopasažieru tiesību aizsardzību, Komisija uzskata, ka šādos apstākļos operatoriem nevar būt pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuriem nācies aizkavēties.”¹

EST lēmumi

Lai gan saskaņā ar Tiesas ļoti pretrunīgo interpretāciju aviosabiedrībām ir pienākums izmaksāt pasažieriem kompensāciju par ilgu kavēšanos, mūsdiā, nav pienākuma kodificēt EST lēmumus.

Pat Komisijas priekšlikums attiecībā uz kompensāciju par kavēšanos novirzās no konkrētā EST lēmuma.

Datu un analīzes trūkums

Mēs vēlētos atgādināt, ka pašlaik nav pietiekamu pierādījumu tam, ka, uzliekot aviosabiedrībām pienākumu maksāt kompensāciju par kavēšanos, tiks sasniegts vēlams mērķis – samazināt kavēto lidojumu skaitu.

Ja kompensācijas par kavēšanos ieviešanas mērķis ir tikai nodrošināt augstu aizsardzības līmeni pasažieriem (nevis samazināt kavēto lidojumu skaitu), būtu rūpīgi jāizvērtē, vai ir taisnīgi uzlikt visu slogu gaisa pārvadātājiem, vai gaisa pārvadātāji var pieprasīt summas, kas izmaksātas kā kompensācija par kavēšanos, no trešām personām, kas kavēšanos izraisījušas vai veicinājušas, un vai pastāv reāli alternatīvi risinājumi. Šāda analīze līdz šim nav veikta.

¹ COM (2001) 784 final, 23. punkts.

Pirms ieviest pienākumu maksāt kompensāciju par kavēšanos, būtu jāizpēta, cik lielā mērā ir mainījušies Komisijas 2001. gada priekšlikumā minētie faktori. Lai regulā ieviestu jaunu pienākumu, ir jāanalizē, cik efektīvi tas sasniegs vēlamos mērķus un kāda būs tā ietekme uz ieinteresētajām personām.

Konkrētāk, mēs vēlamies atsaukties uz Komisijas Pamatnostādnēm par labāku regulējumu ², saskaņā ar kurām ietekmes novērtējumos tiek apkopoti pierādījumi (tostarp novērtējuma rezultāti), lai novērtētu, vai ir pamatota turpmāka legīslatīva vai nelegīslatīva ES rīcība un, ja tā ir, kā šāda rīcība vislabāk plānojama, lai sasniegtu vēlamos politikas mērķus. Tiem ir jāidentificē un jāapraksta risināmā problēma; jānosaka ES rīcības mērķi; jāformulē politikas risinājumi, jānovērtē to iespējamā ietekme un vajadzības gadījumā jānosaka vēlamais risinājums; un jāizklāsta, kā gaidāmie rezultāti tiks uzraudzīti un izvērtēti. Ietekmes novērtējums attiecas uz pierādījumu vākšanu un analīzi, lai atbalstītu politikas veidošanu. Tas ietver problēmas esamības pārbaudi, tās pamatcēloņu noteikšanu, novērtējumu par to, vai ir vajadzīga ES rīcība, un analīzi par pieejamo risinājumu priekšrocībām un trūkumiem.

Šādi novērtējumi attiecībā uz kompensāciju par kavēšanos nav pieejami.

Ir diezgan neparasti, ka Komisija ierosina ieviest jaunus likumdošanas pasākumus, neapkopojot un neizpētot nepieciešamos pamatā esošos datus.

2012. un 2020. gada pētījumu par kavējumiem konstatējumi

Atbildot uz mūsu bažām, Komisija atsaucās uz 2020. gada pētījumu ³ un 2013. gada ietekmes novērtējumu ⁴ (kura pamatā ir 2012. gada pētījums ⁵), uzsverot, ka uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu skaits samazinājās no 80 % līdz 70 % un ka ir grūti analizēt kompensācijas ietekmi uz tādu kavējumu skaita samazināšanu, kas attiecināmi uz aviosabiedrībām.

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/en/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. gada pētījums apstiprina, ka “pēdējo gadu laikā kavēto lidojumu kopējais skaits ir ievērojami palielinājies un laikposmā no 2014. līdz 2018. gadam ir gandrīz divkāršojies”⁶. Komisijas minētais paziņojums⁷ (t. i., “Pamatojoties uz *CODA* sniegtajiem datiem par kavējumiem, no 2011. līdz 2018. gadam uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu īpatsvars bija aptuveni 70–80 %. Uz aviosabiedrībām attiecināmie kavējumi ir samazinājušies no aptuveni 80 % 2011. gadā līdz aptuveni 70 % 2018. gadā, tādējādi atspoguļojot tādu kavējumu skaita pieaugumu, kas klasificēti kā ārkārtas apstākļu izraisīti, piemēram, gaisa satiksmes kontroles izraisīta kavēšanās”) tikai apliecina, ka uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu skaits ir mazāks salīdzinājumā ar lielāku gaisa satiksmes kontroles izraisītu kavējumu skaitu, bet nav zināms, vai to skaits ir samazinājies salīdzinājumā ar iepriekšējo uz aviosabiedrību attiecināmo kavējumu skaitu. Šā pētījuma 2.6. attēlā ir skaidri redzams, ka uz aviosabiedrībām attiecināmo kavējumu skaits ir pieaudzis.

Pētījumā ir konstatēts, ka, “lai gan ir iespējams, ka Regulai (EK) Nr. 261/2004 ir maznozīmīga ietekme uz kavēto lidojumu īpatsvaru, tā nešķiet nozīmīga salīdzinājumā ar citiem faktoriem”⁸.

Turklāt tas apstiprina, ka nav viegli precīzi noteikt atbildību par kavēšanos⁹, un uzskata, ka visi kavējumi, kurus nav izraisījuši ārkārtas apstākļi, ir attiecināmi uz aviosabiedrībām¹⁰.

2012. gada pētījums apstiprina, ka starp ieinteresētajām personām pastāv būtiskas domstarpības par ārkārtas apstākļu interpretāciju¹¹.

Kas attiecas uz kompensācijas par kavēšanos izmaksām, 2012. gada pētījums jau ir parādījis ievērojamu pieaugumu¹². Šajā sakarā mēs vēlētos norādīt, ka kopš 2012. gada pasažieru informētība par viņu tiesībām varētu būt ievērojami palielinājusies, kā rezultātā ir vēl vairāk pieaudzis aviosabiedrību izmaksāto kompensāciju apjoms.

⁶ 2.31. punkts.

⁷ 2.45. punkts.

⁸ 2.37. punkts.

⁹ 2.46. punkts, piezīme.

¹⁰ 2.43. punkts.

¹¹ 7.41. punkts.

¹² 7.53. punkts, 7.5. attēls.

Būtiski jautājumi

Mūsaprāt, papildus jāaplūko šādi jautājumi:

1. Vai pastāv jebkāda veida kavēšanās, kas kalpo aviosabiedrību interesēm?
2. Vai būtu vēlams uzlikt aviosabiedrībām pienākumu maksāt kompensāciju par kavējumiem, kas nav radušies to komerciālo interešu dēļ un par kuriem tās nav atbildīgas, paturot prātā, ka aviosabiedrības faktiski nevar pieprasīt šīs summas no atbildīgajām pusēm ¹³?
3. Vai, ieviešot kompensāciju par kavēšanos, tiktu panākts līdzsvars starp pasažieru aizsardzību un nozares interesēm, paturot prātā, ka aviosabiedrības pat nevar piesaukt ārkārtas apstākļus kā aizsardzību tādu kavējumu gadījumā, ko izraisījusi domino ietekme, un ka ārkārtas apstākļu esamību bieži vien ir grūti pierādīt, ņemot vērā daudzus faktorus, kas var izraisīt viena lidojuma kavēšanos ¹⁴?
4. Vai lielāku kompensācijas izmaksu dēļ aviosabiedrības paaugstinās biļešu cenas, tādējādi, iespējams, ietekmējot arī konkurētspēju?
5. Vai ir kāds labāks veids, kā patērētājiem nodrošināt augstu aizsardzības līmeni, vienlaikus ievērojot nozares intereses?
6. Vai palielināsies valstu izpildstruktūru darba slodze?

Mēs uzskatām, ka šo apsvērumu dēļ ir nepieciešama turpmāka datu vākšana un analīze.

Turklāt ir jāpieliek ievērojamas pūles, lai regulu (t. i., pasažieru tiesības) padarītu viegli saprotamu ceļotājiem.

¹³ Sk. 2012. gada pētījuma 7.113. un 7.123. punktu.

¹⁴ Sk. 2020. gada pētījuma 2.46. punktu, piezīmi.

Priekšlikums

Mēs uzskatām, ka pārsteidzīga grozījumu apstiprināšana atkal var novest pie nepilnīgi izstrādātas regulas pieņemšanas. Tāpēc mēs ierosinām rūpīgi analizēt šajā dokumentā minētos jautājumus, lai būtu iespējams panākt vēlamo līdzsvaru starp pasažieru aizsardzību un nozares interesēm un pieņemt regulu, kas izturētu laika pārbaudi.

Portugāles paziņojums

Portugāle pateicas prezidentvalstij Polijai un iepriekšējām prezidentvalstīm par visu darbu, kas veikts, apspriežot grozījumus Regulā par aviopasažieru tiesībām.

Portugāle vienmēr ir uzskatījusi, ka jebkāda regulas pārskatīšana ne tikai atvieglotu tās īstenošanu, bet galvenokārt saglabātu vai stiprinātu pasažieru tiesības, ļaujot pasažieriem izmantot aizsardzību, kas ir noteikusi standartus citos pasaules reģionos.

Šajā sakarā politiskā vienošanās, par kuru nobalsoja vairākums, neatbilst pasažieru cerībām, jo īpaši attiecībā uz attālumu robežvērtībām vai ceļojuma ilgumu, kas ievērojami ietekmē dalībvalstis, kuras ģeogrāfiski atrodas tālāk no Eiropas kontinenta centra, un tālākos reģionus. Apstiprinātās robežvērtības ir solis atpakaļ pasažieru tiesību jomā, un Portugāle balso pret politisko vienošanos.

Tomēr turpmākajās sarunās ar Eiropas Parlamentu Portugāle paudīs gatavību turpināt konstruktīvi iestāties par Eiropas Savienības tiesību aktu būtisku uzlabošanu, lai tie atbilstu visu ieinteresēto personu cerībām, īpašu uzmanību pievēršot pasažieriem, kuru intereses šī regula aizsargā kopš 2004. gada.