

V Bruseli 22. septembra 2025  
(OR. en, lt, pt)

---

---

Medziinštitucionálny spis:  
2013/0072(COD)

---

---

12909/25  
ADD 1

CODEC 1276  
AVIATION 122  
CONSOM 178

## POZNÁMKA K BODU I/A

---

Od: Generálny sekretariát Rady  
Komu: Výbor stálych predstaviteľov/Rada

---

Predmet: Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (**prvé čítanie**)  
– prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady  
= vyhlásenia

---

### Vyhlásenie Estónska

Estónsko oceňuje veľké úsilie poľského predsedníctva pri vedení rokovaní o návrhu revízie nariadenia (ES) č. 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave, ako aj úsilie o dosiahnutie kompromisu medzi členskými štátmi. Estónsko je naďalej odhodlané stanoviť jasné a jednoznačné pravidlá, ktoré zaručia cestujúcim primeranú starostlivosť a pomoc. Zároveň je dôležité zachovať vyvážený prístup, v ktorom sa zohľadnia povinnosti leteckých dopravcov, čím sa podporí udržateľnosť odvetvia letectva.

Nariadením sa v prvom rade zabezpečí, aby sa cestujúcim poskytla primeraná starostlivosť a pomoc a aby sa do miesta určenia dostali v rámci prijateľných možností čo najskôr. Na minimalizáciu nepríjemností počas narušení letov a na motivovanie dopravcov k tomu, aby namiesto rušenia meškajúce lety prevádzkovali, je nevyhnutný jasný a jednoduchý systém náhrad.

Počas rokovaní boli navrhnuté rôzne prahové hodnoty meškania. Estónsko podporuje to, aby sa do článku 7 nariadenia č. 261/2004 zaviedla jednotná päťhodinová prahová hodnota meškania pre všetky lety bez ohľadu na dĺžku cesty. Tu je naše podrobné odôvodnenie:

1. zavedením jednotnej prahovej hodnoty sa nariadenie zjednoduší a zjednoduší sa aj výpočet náhrady a objasnia sa pravidlá náhrady pre cestujúcich;
2. z pohľadu cestujúceho je vplyv meškania letu v zásade rovnaký bez ohľadu na vzdialenosť cesty. Preto nie je potrebné rozlišovať prahové hodnoty náhrady na základe vzdialenosti, keďže nepríjemnosti spojené s meškaním sa nelíšia;
3. vo väčšine prípadov je päť hodín pre letecké spoločnosti dostatočný čas na opravu lietadla, nájdenie iného lietadla alebo poskytnutie alternatívnych letov.

Vzhľadom na uvedené je šesťhodinová prahová hodnota, ktorú navrhlo predsedníctvo v kompromisnom návrhu, pre nás neprijateľná. Estónsko sa domnieva, že meškanie v trvaní päť hodín alebo viac spôsobuje cestujúcim značné nepríjemnosti a mala by sa zaň poskytnúť náhrada.

Vzhľadom na význam tejto otázky Estónsko nemôže podporiť politickú dohodu o nariadení o právach cestujúcich v leteckej doprave, a preto sa zdrží hlasovania.“

### **Vyhlásenie Litvy**

Litva opätovne potvrdzuje svoju celkovú podporu cieľom návrhu o právach cestujúcich v leteckej doprave a oceňuje pokračujúce úsilie predsedníctva Rady a členských štátov o dosiahnutie dohody o tomto dôležitom spise.

Hoci uznávame pokrok, ktorý sa dosiahol od predchádzajúcich rokovaní, Litva je naďalej znepokojená tým, že niektoré kľúčové prvky návrhu v jeho súčasnej podobe môžu stále oslabovať ochranu cestujúcich v porovnaní so súčasným regulačným rámcom. Ustanovenia článku 7 návrhu naďalej predstavujú výzvu, pretože môžu znížiť úroveň ochrany práv cestujúcich v prípade narušenia alebo meškania letu pri prilete v dôsledku presmerovania po zrušení. Tieto zmeny môžu viesť k dlhším časom čakania a zníženiu náhrady, čím sa znížia oprávnené očakávania cestujúcich, pokiaľ ide o kvalitu služieb.

Litva zdôrazňuje, že hlavným cieľom právnych predpisov na ochranu práv cestujúcich v leteckej doprave by malo naďalej byť zjednodušenie a modernizovanie existujúcich pravidiel, zabezpečenie právnej zrozumiteľnosti pre všetky strany, a to pri súčasnom zaručení spravodlivej a účinnej ochrany cestujúcich. Domnievame sa tiež, že Európska únia má iné prostriedky na podporu konkurencieschopnosti svojho odvetvia leteckej dopravy. Tento cieľ však nemožno dosiahnuť na úkor práv cestujúcich.

Litva teda trvá na názore, že ochrana cestujúcich je základným kameňom tejto legislatívnej iniciatívy a musí zostať jej ústredným prvkom, aby sa zabezpečila skutočná a trvalá hodnota pre európsku spoločnosť.

### **Vyhlásenie Maďarska**

Ako zdôraznili členské štáty počas diskusie o smerovaní, ktorú zorganizovalo maďarské predsedníctvo v roku 2024, hlavným účelom zmeny nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave je okrem iného zjednodušiť opatrenia a dosiahnuť rovnováhu medzi záujmami cestujúcich a záujmami odvetvia.

Maďarsko od začiatku upozorňovalo na otázku nedostatku dostatočných údajov a analýz, ktoré potvrdzujú účinnosť navrhovaných opatrení a rovnováhu medzi záujmami cestujúcich a odvetvia. Vyjadrili sme tiež obavy v súvislosti s tým, že sa v nariadení zaviedla povinnosť náhrady za meškание bez potrebných podkladových štúdií, v ktorých by sa analyzovala jej účinnosť a rôzne možnosti politiky.

Maďarsko nenamieta proti zavedeniu náhrady za meškanie ako takému. Domnievame sa však, že na dosiahnutie správnej rovnováhy medzi záujmami odvetvia a ochranou cestujúcich je potrebné zvážiť ďalšie aspekty. To je dôvod, prečo sme na zasadnutí Rady pre dopravu v júni 2025 podporili začatie rokovaní s Európskym parlamentom len pod podmienkou, že Európska komisia pripraví na nadchádzajúce medziinštitucionálne rokovania analýzu s podrobnejšími údajmi, než akú sme dostali predtým. Vo svojej žiadosti sme uviedli, že táto analýza by mala zahŕňať aktuálne informácie od cestujúcich aj od odvetvia, v ktorých sa opisujú a posudzujú očakávané vplyvy nariadenia.

„Technické informácie“, ktoré predložila Komisia neposkytujú žiadne podložené dôkazy, ktoré by potvrdzovali, že zavedením povinnosti náhrady za meškania sa účinne zníži počet meškajúcich letov a že toto opatrenie je najvhodnejšie na dosiahnutie tohto výsledku. Komisia stále poukazuje najmä na staré a zastarané štúdie, používa predpoklady („meškania, o ktorých by sa mohlo predpokladať, že ich možno pripísať leteckým spoločnostiam“) namiesto skutočných údajov a analýz a poskytuje údaje o meškaní len za mesiac júl 2025, čo je zjavne nedostatočné na to, aby to slúžilo ako základ pre akékoľvek podstatné opatrenie. Komisia okrem toho konštatuje, že opatrenia môžu znevýhodniť európske letecké spoločnosti v hospodárskej súťaži, a uznáva, že v súčasnosti neexistujú žiadne údaje o ďalších faktoroch, ktoré by mohli mať vplyv na relatívnu konkurencieschopnosť. Komisia takisto konštatuje rastúce zaťaženie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva. „Predpokladá“, že vytvorenie zoznamu mimoriadnych okolností môže toto zaťaženie zmierniť, ale situácia je v skutočnosti oveľa zložitejšia, keďže meškania nie sú spôsobené jediným faktorom, a preto sa výskyt mimoriadnych okolností musí stále posudzovať jednotlivo.

A znenie v neposlednom rade podľa nášho názoru nezjednodušuje, ale ešte viac komplikuje opatrenia, čo cestujúcej verejnosti veľmi sťažuje pochopenie jej práv.

V tejto súvislosti by sme chceli opäť zdôrazniť, že nebudeme schopní podporiť dohodu, ktorá sa má uzavrieť s Európskym parlamentom, pokiaľ sa nepreukáže jasný dôkaz o účinnosti opatrení a o dosiahnutí rovnováhy medzi záujmami cestujúcich a záujmami odvetvia.

Podrobnejšie vysvetlenie nášho stanoviska sa nachádza v prílohe.

## Príloha

### **Návrh Komisie z roku 2001**

Uložiť dopravcom povinnosť poskytnúť cestujúcim náhradu za meškanie nebolo pôvodným zámerom Komisie. Komisia vo svojom pôvodnom návrhu uviedla, že „hoci meškania spôsobujú cestujúcim nepríjemnosti a nepohodlie podobné tým, ktoré znášajú v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia letu, rozdiel medzi týmito dvoma situáciami pozostáva v skutočnosti, že letecký dopravca zodpovedá za odmietnutie nástupu do lietadla a za zrušenie letu (s výnimkou výnimočných okolností, ktoré ho zbavujú zodpovednosti), ale nie vždy zodpovedá za meškanie. Ďalšími bežnými príčinami sú systémy manažmentu letovej prevádzky a obmedzenia v oblasti kapacity letísk. Ako je uvedené v jej oznámení o ochrane cestujúcich v leteckej doprave, Komisia sa domnieva, že za súčasných podmienok by leteckí dopravcovia nemali byť povinní nahradiť škodu cestujúcim, ktorých sa meškanie týka.“<sup>1</sup>

### **Rozhodnutia Súdneho dvora EÚ**

Hoci podľa veľmi kontroverzného výkladu Súdneho dvora sú letecké spoločnosti povinné odškodniť cestujúcich za veľké meškania, podľa nás povinnosť kodifikovať rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie neexistuje.

Dokonca aj návrh Komisie na náhradu v prípade meškania sa od tohto rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie odkláňa.

### **Nedostatok údajov a analýzy**

Chceli by sme zopakovať, že v súčasnosti neexistujú dostatočné dôkazy na podporu toho, že keď sa leteckým spoločnostiam uloží povinnosť zaplatiť náhradu za meškanie, dosiahne sa želaný cieľ znížiť počet meškajúcich letov.

Ak je účelom zavedenia náhrady za meškanie len zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich (a nie zníženie počtu meškajúcich letov), malo by sa dôkladne posúdiť, či je spravodlivé zaťažovať len leteckých dopravcov, či leteckí dopravcovia môžu vymáhať sumy vyplatené ako náhrada za meškanie od tretích strán, ktoré meškanie spôsobili alebo k nemu prispeli, a či existujú reálne alternatívne riešenia. Takáto analýza sa doteraz nevykonala.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 784 v konečnom znení, bod. 23

Pred zavedením povinnosti náhrady za meškania by sa malo preskúmať, do akej miery sa zmenili faktory uvedené v návrhu Komisie z roku 2001. Zaviesť do nariadenia novú povinnosť si vyžaduje analýzu účinnosti takéhoto opatrenia z hľadiska dosiahnutia požadovaných cieľov a jeho vplyvu na zainteresované strany.

Konkrétnejšie by sme chceli odkázať na usmernenia Komisie o lepšej právnej regulácii,<sup>2</sup> podľa ktorých sa v posúdeniach vplyvu zhromažďujú dôkazy (vrátane výsledkov hodnotenia) s cieľom posúdiť, či sú budúce legislatívne alebo nelegislatívne opatrenia EÚ opodstatnené, a ak áno, ako ich čo najlepšie navrhnuť, aby sa nimi dosiahli príslušné politické ciele. Musí sa v nich identifikovať a opísať problém, ktorý sa má riešiť; stanoviť ciele opatrení EÚ; sformulovať možnosti politiky, posúdiť ich potenciálne vplyvy a vo vhodných prípadoch určiť uprednostňovanú možnosť; a stanoviť, ako sa budú monitorovať a hodnotiť očakávané výsledky. Posúdenie vplyvu sa týka zhromažďovania a analýzy dôkazov na podporu tvorby politík. Zahŕňa overenie existencie problému, identifikáciu jeho základných príčin, posúdenie toho, či sú potrebné opatrenia na úrovni EÚ, a analýzu výhod a nevýhod dostupných riešení.

Takéto posúdenia v prípade náhrady za meškание chýbajú.

Je trochu nezvyčajné, že Komisia navrhuje zavedenie nových legislatívnych opatrení bez toho, aby zozbierala a preskúmala potrebné podkladové údaje.

### **Zistenia štúdií z rokov 2012 a 2020 týkajúce sa meškания**

Komisia sa vo svojej odpovedi na naše obavy odvolala na štúdiu z roku 2020<sup>3</sup> a posúdenie vplyvu z roku 2013<sup>4</sup> (ktoré vychádza zo štúdie z roku 2012<sup>5</sup>), pričom zdôraznila, že počet meškání pripísateľných leteckým spoločnostiam sa znížil z 80 % na 70 % a že vplyv náhrady na zníženie meškání pripísateľných leteckým spoločnostiam je ťažké analyzovať.

---

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

<sup>3</sup> <https://op.europa.eu/en/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).

V štúdiu z roku 2020 sa potvrdzuje, že celkový počet meškajúcich letov sa v posledných rokoch výrazne zvýšil a v rokoch 2014 až 2018 sa takmer zdvojnásobil<sup>6</sup>. Tvrdenie, na ktoré sa odvoláva Komisia<sup>7</sup> (t. j. na základe údajov o meškani z systému CODA bol podiel meškani pripísateľných leteckým spoločnostiam v rokoch 2011 až 2018 približne 70 % až 80 %. Podiel meškani pripísateľných leteckým spoločnostiam sa znížil z približne 80 % v roku 2011 na približne 70 % v roku 2018, čo odráža nárast meškani klasifikovaných ako mimoriadne okolnosti – ako napríklad meškani pripísateľné riadeniu leteckej premávky), poukazuje len na to, že počet meškani pripísateľných leteckým spoločnostiam je nižší v porovnaní s vyšším počtom meškani pripísateľných riadeniu leteckej premávky, ale nie je známe, či klesli v porovnaní s predchádzajúcim počtom meškani pripísateľných leteckým spoločnostiam. V grafe 2.6 tejto štúdie je jasne znázornený nárast meškani pripísateľných leteckým spoločnostiam.

V štúdiu sa konštatuje, že hoci je možné, že nariadenie č. 261/2004 má okrajový vplyv na podiel meškajúcich letov, nezdá sa, že by bolo významné v porovnaní s inými faktormi.<sup>8</sup>

Okrem toho sa v nej potvrdzuje, že nie je ľahké presne určiť zodpovednosť za meškani<sup>9</sup>, a všetky meškani, ktoré nie sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, sa v nej považujú za meškani pripísateľné leteckým spoločnostiam<sup>10</sup>.

V štúdiu z roku 2012 sa potvrdzuje, že medzi zainteresovanými stranami existujú značné nezhody, pokiaľ ide o výklad mimoriadnych okolností.<sup>11</sup>

Pokiaľ ide o náklady na náhrady za meškani, v štúdiu z roku 2012 sa už preukázalo výrazné zvýšenie<sup>12</sup>. V tejto súvislosti by sme chceli poznamenať, že informovanosť cestujúcich o ich právach sa od roku 2012 mohla výrazne zvýšiť, čo viedlo k ešte vyšším nákladom na náhrady pre letecké spoločnosti.

---

<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, graf 7.5.

## Základné otázky

Podľa nášho názoru je potrebné ďalej zvážiť tieto otázky:

1. či existuje nejaký druh meškania, ktorý slúži záujmom leteckých spoločností;
2. či je žiaduce uložiť leteckým spoločnostiam povinnosť zaplatiť náhradu za meškanie, ktoré nie je spôsobené ich obchodnými záujmami a za ktoré nie sú zodpovedné, pričom treba mať na pamäti, že letecké spoločnosti si *de facto* nemôžu nárokovať tieto sumy od zodpovedných strán;<sup>13</sup>
3. či by sa zavedením náhrady za meškanie dosiahla rovnováha medzi ochranou cestujúcich a záujmami odvetvia, pričom treba mať na pamäti, že letecké spoločnosti sa nemôžu odvolávať na mimoriadne okolnosti ani v prípade reťazového meškania a že výskyt mimoriadnych okolností sa často ťažko stanovuje vzhľadom na množstvo faktorov vedúcich k meškaniu jedného letu<sup>14</sup>;
4. či sa vyššie náklady leteckých spoločností na náhrady premietnu do vyššieho cestovného, čo môže mať vplyv aj na konkurencieschopnosť;
5. či existuje lepší spôsob, ako zabezpečiť vysokú ochranu spotrebiteľa a zároveň rešpektovať záujmy odvetvia;
6. či sa zvýši pracovné zaťaženie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva.

Domnievame sa, že tieto otázky si vyžadujú ďalší zber a analýzu údajov.

Okrem toho je potrebné vyvinúť značné úsilie na to, aby bolo nariadenie (t. j. práva cestujúcich) zrozumiteľné pre cestujúcu verejnosť.

---

<sup>13</sup> Pozri štúdiu z roku 2012, body 7.113 a 7.123.

<sup>14</sup> Pozri štúdiu z roku 2020, bod 2.46, poznámka.

## Návrh

Podľa nášho názoru môže unáhlené schválenie zmien opäť viesť k prijatiu nefungujúceho nariadenia. Preto navrhujeme, aby sa otázky uvedené v tomto dokumente dôkladne analyzovali, aby bolo možné dosiahnuť želanú rovnováhu medzi ochranou cestujúcich a záujmami odvetvia a prijať nariadenie, ktoré prejde skúškou času.

### Vyhlasenie Portugalska

Portugalsko ďakuje poľskému predsedníctvu a minulým predsedníctvám za všetku prácu pri rokovaní o zmenách nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.

Portugalsko vždy tvrdilo, že každou revíziou nariadenia by sa malo nielen uľahčiť jeho vykonávanie, ale predovšetkým zachovať alebo posilniť práva cestujúcich, čo cestujúcim umožní využívať ochranu, ktorou sa zaviedli normy v iných regiónoch sveta.

V tejto súvislosti sa politickou dohodou, za ktorú hlasovala väčšina, nenapĺňajú očakávania cestujúcich, najmä pokiaľ ide o prahové hodnoty vzdialenosti alebo čas cestovania, čo má značný vplyv na členské štáty, ktoré sú geograficky ďalej od centra európskeho kontinentu, ako aj na najvzdialenejšie regióny. Schválené prahové hodnoty predstavujú krok späť, pokiaľ ide o práva cestujúcich, a Portugalsko hlasuje proti politickej dohode.

V nasledujúcich rokovaní s Európskym parlamentom však Portugalsko vyjadrí ochotu naďalej sa konštruktívne zaoberať za podstatné zlepšenie právnych predpisov Európskej únie, ktoré naplnia očakávania všetkých zainteresovaných strán, s osobitným dôrazom na cestujúcich, ktorých záujmy toto nariadenie chráni od roku 2004.