

Brusel 1. října 2025  
(OR. en)

13442/25

---

**Interinstitucionální spis:  
2013/0072 (COD)**

---

**AVIATION 130  
CONSOM 194  
CODEC 1408**

## **PRŮVODNÍ POZNÁMKA**

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Odesílatel:    | Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Datum přijetí: | 30. září 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Příjemce:      | Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Předmět:       | SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU<br>podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie<br>týkající se<br>postoje Rady k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně<br>nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad<br>a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na<br>palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č.<br>2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě<br>cestujících a jejich zavazadel |

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 630 final.

---

Příloha: COM(2025) 630 final



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 30.9.2025  
COM(2025) 630 final

2013/0072 (COD)

## **SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie**

**týkající se**

**postoje Rady k přijetí 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 (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel**

(Text s významem pro EHP)

## SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady k přijetí 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 (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel**

(Text s významem pro EHP)

### 1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě 13. března 2013.  
(dokument COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):

Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru: 11. července 2013.

Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení: 5. února 2014.

Datum předložení pozměněného návrhu: Nepoužije se

Datum přijetí postoje Rady: 29. září 2025.

### 2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Cílem návrhu je zlepšit prosazování práv cestujících. Za prvé objasňuje klíčové zásady a odpovídající práva cestujících, které v minulosti vedly k mnoha sporům mezi leteckými společnostmi a cestujícími. Za druhé zlepšuje a koordinuje lepší politiky prosazování práva prováděné na vnitrostátní úrovni. Cílem návrhu je rovněž lépe zohlednit finanční možnosti leteckých dopravců a zajistit lepší prosazování práv cestujících, pokud jde o nesprávně zasláná zavazadla.

### 3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE POSTOJE RADY

Postoj Rady přijatý v prvním čtení dne 29. září 2025 odráží politickou dohodu, které Rada dosáhla dne 5. června 2025.

Hlavními body této dohody jsou:

*Nařízení (ES) č. 261/2004 (práva cestujících v letecké dopravě)*

**Prahové hodnoty náhrady škody** – Rada snížila počet prahových hodnot pro vzdálenosti ze tří na dvě: jednu pro cesty do 3 500 km a jednu pro cesty nad 3 500 km. V případě zpoždění stanovila prahové hodnoty náhrady škody na čtyři hodiny

(pro cesty do 3 500 km) a šest hodin (pro cesty nad 3 500 km). Částky náhrady škody byly upraveny na 300 EUR a 500 EUR, které Komise přezkoumá v první zprávě tři roky po datu použitelnosti revidovaného nařízení. Cílem těchto ustanovení je chránit práva cestujících a zároveň zohlednit finanční zátěž leteckých dopravců.

**Právo na náhradu škody** v případě **zrušení** letu se rozšiřuje na případy, kdy jsou cestující informováni o zrušení letu méně než čtrnáct dní před odletem a zvolí si proplacení výdajů nebo přesměrování k pozdějšímu datu podle svého uvážení. V případě zrušení letu musí letecká společnost poskytnout cestujícím předvyplněné formuláře žádostí o náhradu škody. To posiluje práva cestujících.

Práva na proplacení výdajů, přesměrování a náhradu škody se rozšiřují na případy **významného zpoždění při odletu a zmeškání navazujícího spoje**, jak navrhuje Komise.

**Úloha vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování a mimosoudních orgánů:** Podle návrhu Komise se vyjasňuje úloha vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování (obecné sledování) ve srovnání s orgány (mimosoudní řešení sporů), které se zabývají jednotlivými stížnostmi.

Rada však zrušila možnost Komise požádat vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování, aby prošetřily konkrétní podezřelé praktiky jednoho nebo více leteckých dopravců a o svých zjištěních informovaly Komisi. Posílení úlohy vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování je tedy méně ambiciózní než v návrhu Komise. (Rada učinila totéž u podobného ustanovení navrženého pro práva cestujících v ostatních druzích dopravy a pro práva cestujících v multimodální dopravě ve svých obecných přístupech týkajících se dokumentů COM(2023) 752 a 753).

Při **mimosoudním řešení sporů** (článek 16a) je volba mechanismu ponechána na členských státech. Komise se domnívá, že je třeba zabránit tomu, aby postup vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování neobsahoval procesní záruky. V tomto bodě se postoj Rady rozchází s návrhem Komise.

Rovněž vztah ke směrnici 2013/11/EU o alternativním řešení sporů vyžaduje další úpravu, aby se zajistilo, že žádné ustanovení nařízení nebrání spotřebitelům předkládat své individuální spory orgánům pro alternativní řešení sporů podle směrnice 2013/11/EU, ani neomezuje povinnost členských států zajistit přístup k alternativnímu řešení sporů v letecké dopravě.

**Zprávy podávané vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování:** Vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování jsou povinny podávat zprávy o své činnosti pouze jednou za pět let. To je méně ambiciózní než každoroční podávání zpráv v návrhu Komise a neumožňuje to pravidelnější sledování činnosti vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování. (V případě ostatních druhů dopravy musí vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování podávat zprávy každé dva roky – nejnovější podrobnosti viz nařízení (EU) 2021/782 o právech cestujících v železniční dopravě).

**Náhrada škody:** Jasnější pravidla týkající se stížností a lhůt pro náhradu škody v případě stížností cestujících na dopravce a zprostředkovatele, s jasnými lhůtami a povinností sdělit tato pravidla cestujícím a odpovídat jim po věcné stránce. Cestující mají až šest měsíců na to, aby leteckému dopravci podali žádost o náhradu škody

nebo stížnost; letecký dopravce musí zaplatit náhradu škody nebo poskytnout odůvodněnou odpověď do čtrnácti dnů. To je v souladu s cíli návrhu Komise.

Povinnost zaplatit náhradu škody se však omezuje na leteckého dopravce, který provozuje konkrétní narušený let, zatímco podle stávajících pravidel – jak je vyložil Soudní dvůr Evropské unie ve věcech C-502/18 České aerolinie, C-367/20 KLM a C-561/20 United Airlines – mohou cestující požadovat náhradu škody od kteréhokoli dopravce provozujícího některý úsek cesty. Komise toto omezení nenavrhl.

**Mimořádné okolnosti:** Rada rozšířila nevyčerpávající seznam mimořádných okolností, které mohou vést k osvobození leteckých dopravců od povinnosti platit náhradu škody, a doplnila požadavek, aby dopravci odpověděli ve stanovené lhůtě s jasným a odůvodněným vysvětlením. Komise by byla povinna každé tři roky seznam přezkoumat a případně navrhnout jeho aktualizaci.

Tuto aktualizaci lze přijmout pouze řádným legislativním postupem, nikoli postupem projednávání ve výborech, jak je uvedeno v návrhu Komise. Tato skutečnost neumožňuje rychlé objasnění výkladu seznamu ani jeho aktualizaci za účelem právní jistoty. Zkušenosti ukazují, že legislativní postup v případě práv cestujících v letecké dopravě trvá obvykle déle než tři roky. V důsledku toho by nařízení bylo normotvůrcem neustále revidováno, pokud by seznam musel být aktualizován každé tři roky.

**Zdržení na odbavovací ploše:** Po třech hodinách mají cestující možnost volby mezi přesměrováním a proplacením ceny letenky, jakož i právem na výstup z letadla. To je kratší prahová hodnota než pět hodin, jak navrhovala Komise.

**Nedostavení se k odletu:** Místo částečného zákazu, který navrhovala Komise, platí úplný zákaz politiky nedostavení se k odletu pro zpáteční lety (bez připojených podmínek). Podle návrhu Komise by letecké společnosti mohly požadovat, aby cestující zaplatili poplatek za zpáteční let, pokud se nedostaví k letu tam. Komise se vyslovila proti úplnému zákazu politiky nedostavení se k odletu, protože by to narušilo nebo oslabilo schopnost leteckých společností nabízet nepřímé lety za nižší ceny než přímé lety, a tím poškodilo hospodářskou soutěž. Přesto je toto ustanovení pro Komisi přijatelné, neboť posiluje práva cestujících.

**Právo na pomoc:** Zlepšila se práva cestujících na péči během čekání v důsledku narušení letu; byly doplněny podrobnosti o zajištění občerstvení, stravy a ubytování. Pro cestující je to příznivější než návrh Komise.

**Posílená práva pro cestující se zvláštními potřebami:** Práva osob se zdravotním postižením nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace, ale také těhotných žen, dětí a osob se zvláštními zdravotními potřebami jsou výrazně posílena. Odepření nástupu na palubu osobám se zvláštními potřebami je zakázáno. Zavádí se možnost doprovodu uznanými asistenčními psy, přičemž osobám, které tyto osoby doprovázejí nebo doprovázejí dítě, musí být bezplatně nabídnuta možnost sedět na sousedních sedadlech, pokud jsou k dispozici. Pro cestující je to příznivější než návrh Komise.

**Právo na informace:** Posiluje se informovanost cestujících o jejich právech, povinnostech leteckých dopravců a zprostředkovatelů, pokud jde o předsmělní informace a informovanost v případě narušení. Tato ustanovení jsou k cestujícím vstřícnější než návrh Komise.

**Oprava jmen cestujících:** Chyby v zápisu jména, kterých se cestující dopustili při rezervaci, nebo změny jmen po rezervaci lze bezplatně opravit do 48 hodin před

odletem, jak je uvedeno v návrhu Komise; toto právo bylo rozšířeno i v případě administrativní změny těchto jmen.

**Pokud je let součástí souborných služeb podle směrnice (EU) 2015/2302**, je objasněno, že náhradu podle nařízení (ES) č. 261/2004 lze odečíst od náhrady obdržené od organizátora souborných služeb, aby se zabránilo tomu, že cestující obdrží nadměrnou náhradu. Toto doplnění je v souladu s cíli návrhu Komise.

**Prodloužení některých lhůt pro platby:** Proplacení výdajů – prodloužení lhůty pro vrácení peněz u leteckých dopravců ze (současných) sedmi na čtrnáct dnů (v souladu s lhůtou pro vrácení peněz podle směrnice o souborných cestovních službách a nařízení (EU) č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové dopravě; lhůta podle nařízení o právech cestujících v železniční dopravě je třicet dní, podle nařízení o právech cestujících v lodní dopravě stále sedm dní); náhrada v případě odepření nástupu na palubu letadla – prodloužení lhůty pro vrácení peněz ze současných „neprodleně“ na sedm dní. Komise nenavrhl změnu těchto lhůt, které jsou pro cestující méně výhodné než ty stávající.

**Přesměrování na jiné dopravce nebo druhy dopravy:** Před přesměrováním musí letečtí dopravci nabídnout cestujícím různé možnosti, aby se mohli dostat do místa určení co nejdříve. Tyto alternativy jsou podmíněny souhlasem cestujícího a zahrnují přesměrování na jiného leteckého dopravce nebo jiné druhy dopravy. Tato ustanovení jsou v souladu s cíli návrhu Komise.

**Vlastní přesměrování** cestujícími, pokud jim letecký dopravce nenabídne přesměrování do tří hodin, s omezením nákladů na čtyřnásobek ceny původní rezervace (pokud není tento cenový strop pro cestující přijatelný, mohou nadále trvat na přesměrování dopravcem). Toto nové ustanovení posiluje práva cestujících v případě narušení cesty.

**Lepší zohlednění finančních možností leteckých dopravců** – jak je vysvětleno výše v části „prahové hodnoty náhrady škody“, mezní lhůta pro vyplacení náhrady škody se zvyšuje na čtyři hodiny (pro lety do 3 500 km a lety v rámci EU) a šest hodin (pro lety nad 3 500 km). Dále se prodlužuje lhůta pro vyplacení výdajů ze sedmi kalendářních dnů na čtrnáct kalendářních dnů a na třicet dnů v situacích, kdy jsou aktivovány pohotovostní plány; původně navrhovaný seznam mimořádných okolností se rozšiřuje. V případě mimořádných okolností může letecký dopravce omezit ubytování, které má být poskytnuto, na tři noci, s výjimkou osob se zvláštními potřebami. To je v souladu s cíli návrhu Komise.

**Požadavek, aby členské státy pravidelně informovaly Komisi o vnitrostátním výkladu a uplatňování nařízení**, a možnost, aby Komise rozhodovala o otázkách, které mají být v těchto zprávách řešeny prostřednictvím prováděcích aktů, byl zrušen. V tomto bodě se postoj Rady rozchází s návrhem Komise.

**Revize oblasti působnosti nařízení:** Rada doplnila do čl. 17 odst. 2 písm. a) požadavek, aby Komise do první zprávy (tři roky po datu použitelnosti nařízení) zahrnula posouzení nezbytnosti a proveditelnosti revize oblasti působnosti nařízení s cílem dále posílit ochranu cestujících a rovné podmínky pro dopravce z Unie a třetích zemí. To by zahrnovalo případné rozšíření působnosti na zpáteční lety provozované dopravci ze zemí mimo EU.

*Nařízení (ES) č. 2027/97 (odpovědnost leteckých dopravců):*

**Jasnější pravidla týkající se odpovědnosti za vybavení pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace:** Pokud jde o osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, text obsahuje jasnější a přísnější ustanovení o

odpovědnosti v případě zničení nebo poškození odbaveného vybavení pro mobilitu, včetně asistenčních psů, jakož i povinnosti leteckých dopravců týkající se okamžitého poskytnutí dočasných/bezplatných náhrad za vybavení pro mobilitu a dočasných řešení za účelem nahrazení asistenčních psů. Tato ustanovení jsou ambicióznější než návrh Komise.

**Snazší přístup k formulářům stížností:** Letečtí dopravci jsou povinni poskytovat cestujícím formuláře stížností v přístupném formátu a zpřístupnit je i osobám, které nepoužívají digitální nástroje, což ve srovnání s původním návrhem Komise představuje pro cestující zlepšení. Komise však navrhla fyzické přepážky pro cestující na letišti, což Rada nezachovala. V tomto ohledu je postoj Rady vůči cestujícím méně vstřícný než návrh Komise.

**Zavazadla:** Rada stanoví rozměry „osobní věci“, kterou si cestující mohou vždy bez příplatku vzít s sebou do kabiny: buď se vejde pod sedadlo před nimi, nebo nepřesahuje velikost 40 x 30 x 15 cm. Kromě toho, pokud osobní věc nebo příruční zavazadlo nemůže být umístěno v kabině ze zvláštních důvodů, jako jsou bezpečnostní důvody, kapacitní důvody nebo změna typu letadla, může být umístěno do nákladového prostoru bez dalších nákladů.

Návrh Komise neupravoval rozměry příručního zavazadla. Rada ve svém postoji v prvním čtení výslovně odkazuje na příruční zavazadlo a definuje rozměry „osobní věci“. Komise konstatuje, že se jedná o minimální povolenou bezplatnou velikost a že v praxi již mnoho cestujících u mnoha leteckých společností využívá příruční zavazadlo této velikosti nebo větší povolené velikosti.

**Zvláštní požadavek na informace, pokud jde o osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,** včetně povinnosti leteckého dopravce nabídnout osobám s omezenou schopností pohybu a orientace právo bezplatně učinit zvláštní prohlášení o zájmu ohledně hodnoty svého vybavení pro mobilitu. To je v souladu s cíli návrhu Komise.

**Informace o zavazadlech** – letečtí dopravci i zprostředkovatelé by měli poskytovat rozsáhlejší informace o maximálních povolených vlastnostech a rozměrech zavazadel, zvláštních podmínkách pro cenné/křehké předměty, například hudební nástroje, a o transparentnosti dodatečných poplatků. To je v souladu s cíli návrhu Komise.

**Právo na přepravu hudebních nástrojů v kabině:** Cestující mohou v kabině letadla přepravovat hudební nástroj v souladu s platnými pravidly ochrany a bezpečnosti a technickými specifikacemi a omezeními dotčeného letadla. To je v souladu s cíli návrhu Komise.

Návrh Komise požadoval, aby **vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování rovněž prosazovaly ustanovení nařízení (ES) č. 2027/97** o právech cestujících týkajících se zpožděných, ztracených nebo poškozených zavazadel, včetně stížností týkajících se vybavení pro mobilitu cestujících se zdravotním postižením a/nebo se sníženou pohyblivostí. Rada tento požadavek vypustila. V tomto ohledu se postoj Rady rozchází s návrhem Komise.

**Možnost Komise pravidelně upravovat limity odpovědnosti** uvedené v Montrealské úmluvě prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci byla nahrazena dynamickým odkazem na limity stanovené v Montrealské úmluvě, naposledy

aktualizované Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO). Toto řešení je méně vhodné z hlediska právní jistoty. V tomto bodě se postoj Rady rozchází s návrhem Komise.

#### **4. ZÁVĚR**

Komise může celkově podpořit politickou dohodu, která se odráží v postoji Rady v prvním čtení. Ačkoli se Komise domnívá, že postoj Rady – dosažený kvalifikovanou většinou – nespĺňuje všechny základní cíle jejího návrhu, považuje jej za celkově přijatelný základ pro zahájení jednání s Evropským parlamentem.