



Brüssel, 1. oktoober 2025
(OR. en)

13442/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2013/0072 (COD)

AVIATION 130
CONSOM 194
CODEC 1408

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	30. september 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel ning milles käsitletakse nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 630 final.

Lisatud: COM(2025) 630 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.9.2025
COM(2025) 630 final

2013/0072 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUST

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev: (document COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):	13. märts 2013.
Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:	11. juuli 2013.
Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine:	5. veebruar 2014.
Muudetud ettepaneku edastamise kuupäev:	ei kohaldata.
Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:	29. september 2025.

2. KOMISJONI ETTEPANeku EESMÄRK

Ettepaneku eesmärk on paremini tagada reisijate õiguste järgimine. Esiteks selgitatakse selles peamisi põhimõtteid ja vastavaid reisijate õigusi, mis varem on tekitanud lennuettevõtjate ja reisijate vahel palju vaidlusi. Teiseks parandatakse ja koordineeritakse sellega riikide tasandil rakendatavaid täitmise tagamise meetmeid. Samuti on ettepaneku eesmärk võtta paremini arvesse lennuettevõtjate finantssuutlikkust ning paremini tagada reisijate õiguste järgimine pagasikäitlemishäirete korral.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Seisukoht, mille nõukogu võttis esimesel lugemisel 29. septembril 2025, kajastab nõukogus 5. juunil 2025 saavutatud poliitilist kokkulepet.

Selle kokkuleppe põhipunktid on järgmised.

Määrus (EÜ) 261/2004 (lennureisijate õigused)

Hüvitamiskünnised – nõukogu vähendas vahemaakünniste arvu kolmelt kahele: üks kuni 3 500 km pikkustele reisidele ja teine üle 3 500 km pikkustele reisidele. Lennu

hilinemise korral on hüvitamiskünniseks neli tundi (kuni 3 500 km pikkuste reiside puhul) ja kuus tundi (üle 3 500 km pikkuste reiside puhul). Hüvitissummasid on kohandatud vastavalt 300 eurole ja 500 eurole ning need vaadatakse läbi komisjoni esimeses aruandes kolm aastat pärast läbivaadatud määruse kohaldamise alguskuupäeva. Nende sätete eesmärk on kaitsta reisijate õigusi ja samal ajal võtta arvesse lennuettevõtjate finantskoormust.

Õigust hüvitisele lennu tühistamise korral laiendatakse juhtudele, kui reisijaid teavitatakse tühistamisest vähem kui 14 päeva enne väljalendu ja neil on võimalik vastavalt soovile valida kas piletihinna tagasimaksmine või marsruudi muutmine neile sobivale hilisemale kuupäevale. Lennu tühistamise korral peab lennuettevõtja andma reisijatele hüvitisetaotluste eeltäidetud vormid. See tagab reisijatele suuremad õigused.

Vastavalt komisjoni ettepanekule laiendatakse õigust saada raha tagasi, muuta marsruuti ja saada hüvitist juhtudele, kui **väljalend hilineb pikalt** ja reisija **jääb jätkulennust maha**.

Riiklike täitevasutuste ja kohtuväliste asutuste roll: komisjoni ettepaneku kohaselt selgitatakse riiklike täitevasutuste (üldine järelevalve) ja üksikute kaebustega tegelevate asutuste (vaidluste kohtuväline lahendamine) rolli.

Nõukogu kaotas siiski võimaluse, et komisjon saaks paluda riiklikel täitevasutustel uurida ühe või mitme lennuettevõtja konkreetseid kahtlust äratavaid tavasid ja esitada oma järeldused komisjonile. Riiklike täitevasutuste rolli tugevdatakse seega vähem kui komisjoni ettepanekus oli ette nähtud. (Seda tegi nõukogu ka samalaadse esitatud sättega, mis käsitleb muid transpordiliike ja mitmeliigilist transporti kasutavate reisijate õigusi, oma üldistes lähenemisviisides seoses dokumentidega COM(2023)752 ja 753).

Vaidluste kohtuvälise lahendamise (artikkel 16a) korral jäetakse vahendi valik liikmesriikide otsustada. Komisjon leiab, et vältida tuleb olukorda, kus riiklike täitevasutuste menetluses puuduvad menetluslikud tagatised. Selles osas ei vasta nõukogu seisukoht komisjoni ettepanekule.

Samuti on vaja täiendavalt kohandada seost vaidluste kohtuvälise lahendamise direktiiviga 2013/11/EL selle tagamiseks, et ükski määruse säte ei takistaks tarbijaid esitamast oma individuaalseid vaidlusi direktiivi 2013/11/EL kohastele alternatiivsetele vaidluste lahendamise organitele ega piiraks liikmesriikide kohustust tagada juurdepääs vaidluste kohtuvälisele lahendamisele lennutranspordi valdkonnas.

Riiklike täitevasutuste aruandlus: riiklikud täitevasutused on kohustatud oma tegevusest aru andma üksnes iga viie aasta järel. See variant on komisjoni ettepanekus esitatud iga-aastase aruandluse nõudest leebem ega võimalda riiklike täitevasutuste tegevust korrapärasemalt jälgida. (Muude transpordiliikide kohta peavad riiklikud täitevasutused esitama aruande iga kahe aasta järel – uusimate üksikasjade kohta vt rongireisijate õigusi käsitlev määrus (EL) 2021/782).

Hüvitis: selgemad eeskirjad reisijate poolt lennuettevõtjate ja vahendajate suhtes esitatud kaebuste ja hüvitamistähtaegade kohta koos konkreetsete tähtaegadega ning kohustusega edastada need eeskirjad reisijatele ja vastata reisijatele sisuliselt. Reisijatel on aega kuni kuus kuud esitada lennuettevõtjale hüvitisetaotlus või kaebus;

lennuettevõtja peab maksma hüvitise või esitama põhjendatud vastuse 14 päeva jooksul. See on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Hüvitise maksmise kohustus piirdub siiski lennuettevõtjaga, kes käitab konkreetset tõrkega lendu, samas kui kehtivate eeskirjade kohaselt – nagu seda on tõlgendanud Euroopa Liidu Kohus kohtuasjades C-502/18: *České aerolinie*, C-367/20 *KLM* ja C-561/20 *United Airlines* – võivad reisijad nõuda hüvitist mis tahes lennuettevõtjalt, kes teostab mingit reisisa. Komisjon selle piirangu kohta ettepanekut ei teinud.

Erakorralised asjaolud: nõukogu laiendas mittetäielikku loetelu erakorralistest asjaoludest, mis võivad viia lennuettevõtjate vabastamiseni hüvitise maksmise kohustusest, ning lisas lennuettevõtjatele nõude esitada teatava tähtaja jooksul selge ja põhjendatud selgitus. Komisjon oleks kohustatud loetelu iga kolme aasta järel läbi vaatama ja tegema vajaduse korral ettepaneku selle ajakohastamiseks.

Ajakohastatud versiooni saab vastu võtta üksnes seadusandliku tavamenetlusega, mitte komiteemenetluse teel, nagu on ette nähtud komisjoni ettepanekus. See ei võimalda loetelu tõlgendamist kiiresti selgitada ega loetelu õiguskindluse huvides ajakohastada. Kogemused näitavad, et lennureisijate õiguste puhul kestab seadusandlik menetlus tavaliselt kauem kui kolm aastat. Seetõttu vaataks seadusandja määrust pidevalt läbi, kui loetelu tuleks ajakohastada iga kolme aasta järel.

Viivitus perroonil: pärast kolme tunni möödumist on reisijatel võimalus valida marsruudi muutmise ja piletihinna tagasimakse vahel ning neil on õigus lennukist lahkuda. See on lühem aeg kui viis tundi, nagu komisjon oli esildanud.

Lennule mitteilumumise: lennule mitteilumumise korral kehtib komisjoni kavandatud osalise keelu asemel täielik keeld (ilma lisatingimusteta). Komisjoni ettepaneku kohaselt saaksid lennuettevõtjad nõuda reisijatel tasu tagasilennu eest, kui nad ei ole ilmunud väljalennule. Komisjon oli vastu lennule mitteilumumise korral kohaldatavale täielikule keelule, sest see kahjustaks või nõrgendaks lennuettevõtjate suutlikkust pakkuda vahemaandumisega lende odavamalt hinnaga kui otselennud ja kahjustaks niiviisi konkurentsi. Säte on siiski komisjonile vastuvõetav, kuna tugevdab reisijate õigusi.

Õigus abile: on parandatud reisijate õigusi hoolitsusele, kui nad on lennukatkestuse tõttu sunnitud ootama; on lisatud jookide, suupistete ja majutuse pakkimise üksikasjad. See variant on komisjoni ettepanekust reisisõbralikum.

Erivajadustega reisijate suuremad õigused: puudega või piiratud liikumisvõimega isikute, aga ka rasedate, laste ja meditsiiniliste erivajadustega isikute õigusi tugevdatakse märkimisväärselt. Erivajadustega isikuid on keelatud jätta lennureisist maha. Tagatakse võimalus võtta kaasa tunnustatud juhtkoeri ning võimaluse korral tuleb kõnealuseid isikuid või last saatvatele isikutele pakkuda tasuta võimalust istuda saadetava isiku või lapse kõrvalistmel. See variant on komisjoni ettepanekust reisisõbralikum.

Õigus saada teavet: parandatakse reisijate teavitamist nende õigustest, lennuettevõtjate ja vahendajate kohustustest seoses lepinguelse teabega ja teabega reisi katkemise korral. Need sätted on komisjoni ettepanekust reisisõbralikumad.

Reisijate nimede parandamine: reisijate poolt broneerimisel või pärast broneeringut nime muutmise korral tehtud kirjavigu saab tasuta parandada kuni 48

tundi enne väljalendu, nagu on sätestatud komisjoni ettepanekus; seda õigust on laiendatud ka nimede muutmisele halduslikel põhjustel.

Kui tegemist on direktiivi (EL) 2015/2302 kohasesse pakettreisi kuuluva lennuga, siis selgitatakse, et määruse (EÜ) nr 261/2004 kohase hüvitise võib pakettreisi korraldajalt saadavast hüvitisest maha arvata, et vältida reisijale ülemäärase hüvitise maksmist. See lisandus on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Teatavate maksetähtaegade pikendamine: hüvitamine – lennuettevõtjatele kehtiva tagasimakseperioodi pikendamine (praegu) 7 päevalt 14 päevale (kooskõlas pakettreiside direktiivi ja bussireisijate õigusi käsitleva määruse (EL) nr 181/2011 kohase tagasimaksetähtajaga; rongireisijate õigusi käsitleva määruse kohaselt on see tähtaeg 30 päeva, laevareisijate õigusi käsitleva määruse kohaselt 7 päeva); hüvitis lennureisist mahajätmise korral – tagasimakseperioodi pikendamine praeguselt „viivitamata“ hüvitamiselt 7 päevale. Komisjon ei olnud teinud ettepanekut muuta neid tähtaegu, mis on reisijatele vähem kasulikud kui praegused.

Marsruudi muutmine ja muude lennuettevõtjate või transpordiliikide kaasamine: enne marsruudi muutmist peavad lennuettevõtjad pakkuma reisijatele erinevaid variante, et nad jõuaksid sihtkohta esimesel võimalusel. Sellised alternatiivid sõltuvad reisija nõusolekust ja hõlmavad marsruudi muutmist, kasutades mõnd teist lennuettevõtjat või muid transpordiliike. Need sätted on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Reisija muudab ise marsruuti, kui lennuettevõtja ei paku talle marsruudi muutmist kolme tunni jooksul, kusjuures hind on algse broneeringu maksumusest kuni neli korda suurem (kui see hinnalagi ei ole reisijale vastuvõetav, võib ta siiski nõuda lennuettevõtjalt marsruudi muutmist). Selle uue sättega tugevdatakse reisijate õigusi reisi katkemise korral.

Lennuettevõtjate finantssuutlikkuse parem arvessevõtmine – nagu on selgitatud eespool nn hüvitamiskünniste all, pikendatakse ajavahemikku, mille ületamise korral hüvitist makstakse, neljale tunnile (kuni 3 500 km pikkuste lendude ja ELi-siseste lendude puhul) ja kuuele tunnile (üle 3 500 km pikkuste lendude puhul). Lisaks pikendatakse hüvitamistähtaega 7 kalendripäevalt 14 kalendripäevale ja hädaolukorrakavade käivitamise korral 30 päevale; laiendatakse algselt esildatud erakorraliste asjaolude loetelu. Erakorraliste asjaolude korral võib lennuettevõtja piirduda majutuse pakkumisega kolmeks ööks, välja arvatud erivajadustega isikute puhul. See on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Välja on jäetud **nõue, et liikmesriigid peavad teavitama komisjoni** korrapäraselt määruse riigisisest tõlgendamisest ja kohaldamisest, ning võimalus, et komisjon saab otsustada rakendusaktidega selle üle, missuguseid küsimusi tuleb nendes aruannetes käsitleda. Selles osas ei vasta nõukogu seisukoht komisjoni ettepanekule.

Määruse kohaldamisala läbivaatamine: nõukogu lisas artikli 17 lõike 2 punkti a nõude, et komisjon peab lisama esimesse aruandesse (kolm aastat pärast määruse kohaldamise alguskuupäeva) hinnangu määruse kohaldamisala läbivaatamise vajalikkuse ja teostatavuse kohta, et veelgi tõhustada reisijate kaitset ning tagada võrdsemad tingimused liidu ja kolmandate riikide lennuettevõtjatele. See hõlmaks kohaldamisala võimalikku laiendamist kolmandate riikide lennuettevõtjate käitatavatele ELi saabuvatele lendudele.

Määrus (EÜ) 2027/97 (lennuettevõtjate vastutus):

Selgemad eeskirjad piiratud liikumisvõimega isikute liikumisabivahenditega seotud vastutuse kohta: piiratud liikumisvõimega isikute kohta sisaldab tekst selgemaid ja tõhusamaid sätteid seoses vastutusega lennule registreeritud liikumisabivahendite hävimise või kahjustumise, sealhulgas juhtkoerte surma või vigastuse korral, samuti seoses lennuettevõtja kohustustega liikumisabivahendite ajutise/tasuta asendamise ja juhtkoerte ajutise asendamise võimaluste osas. Need sätted on komisjoni ettepanekus esitatust rangemad.

Kaebuse esitamise vormide kättesaadavamaks tegemine: lennuettevõtjad peavad tagama reisijatele ja ka digivahendeid mittekasutavatele isikutele võimaluse saada kaebuse esitamise vorme kättesaadavas vormingus ning see on reisijate jaoks parem lahendus kui komisjoni algne ettepanek. Komisjon oli välja pakkunud võimaluse, et lennujaamas tagatakse reisijatele füüsilised kontaktpunktid, kuid nõukogu seda sätet alles ei jättnud. Selles osas on nõukogu seisukoht komisjoni ettepanekust vähem reisijasõbralik.

Pagas: nõukogu kehtestab sellise „isikliku eseme“ mõõtmed, mille reisijad võivad alati ilma lisakuludeta salongi paigutada: see kas mahub nende ees asuva istme alla või ei ole suurem kui 40 x 30 x 15 cm. Kui isiklikku eset või käsipagasi ei saa paigutada salongi konkreetsetel põhjustel, näiteks ohutusest või veomahust tulenevalt või õhusõiduki tüübi muutmise tõttu, võib selle paigutada lastiruumi ilma lisakuludeta.

Komisjoni ettepanekus käsipagasi mõõtmeid ei kehtestatud. Esimesel lugemisel võetud seisukohas viitab nõukogu sõnaselgelt käsipagasile ja määrab kindlaks „isikliku eseme“ mõõtmed. Komisjon märgib, et tegemist on minimaalse tasuta pagasi piirnormiga ning et tegelikult tagavad paljud lennuettevõtjad juba praegu paljudele reisijatele nii eespool nimetatud mõõtmetega kui ka sellest suurema käsipagasi võimaluse.

Piiratud liikumisvõimega isikuid käsitlev konkreetne teabenõue, sealhulgas lennuettevõtja kohustus tagada piiratud liikumisvõimega isikutele õigus esitada tasuta erideklaratsioon oma liikumisabivahendite väärtuse kohta. See on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Teave pagasi kohta – nii lennuettevõtjad kui ka vahendajad peavad andma põhjalikumalt teavet maksimaalse lubatud pagasikoguse ja -mõõtmete kohta ning väärtuslike/õrnade esemetega, näiteks muusikariistadega seotud eritingimuste kohta ning muutma lisatasud läbipaistvaks. See on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Õigus võtta salongi muusikariistu: reisijatel on lubatud võtta muusikariist õhusõiduki salongi vastavalt kohaldatavatele turva- ja ohutuseeskirjadele ning asjaomase õhusõiduki tehnilistele kirjeldustele ja piirangutele. See on kooskõlas komisjoni ettepaneku eesmärkidega.

Komisjoni ettepanekus nõuti, et **riiklikud täitevasutused peavad tagama ka määruse (EÜ) nr 2027/97** selliste **sätete täitmise**, milles käsitletakse reisijate õigusi seoses pagasi hilinemise, kaotsimineku või kahjustumisega, sealhulgas kaebusi seoses puuetega ja/või piiratud liikumisvõimega reisijate liikumisabivahenditega. Nõukogu jättis selle nõude välja. Selles osas ei vasta nõukogu seisukoht komisjoni ettepanekule.

Võimalus, et komisjon saab korrapäraselt kohandada Montréali konventsioonis nimetatud **vastutuse piirmäärasid** delegeeritud õigusaktidega, on asendatud dünaamilise viitega Montréali konventsioonis sätestatud piirmääradele, mida on viimati ajakohastanud Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO). Õiguskindluse seisukohast on see lahendus vähem sobiv. Selles osas ei vasta nõukogu seisukoht komisjoni ettepanekule.

4. JÄRELDUS

Üldiselt toetab komisjon poliitilist kokkulepet, mis kajastub nõukogu esimese lugemise seisukohas. Kuigi komisjon leiab, et nõukogu seisukoht, milleni jõuti kvalifitseeritud häälteenamusega, ei vasta kõigile komisjoni ettepaneku peamistele eesmärkidele, on see üldiselt vastuvõetav alus alustada läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga.