

Brusel 12. března 2026
(OR. en)

7297/26

Interinstitucionální spis:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. března 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 129 final
Předmět:	STANOVISKO KOMISE podle čl. 294 odst. 7 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie ke změnám navrženým Evropským parlamentem týkajícím se postoje Rady 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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 129 final.

Příloha: COM(2026) 129 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

STANOVISKO KOMISE

**podle čl. 294 odst. 7 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie
ke změnám navrženým Evropským parlamentem
týkajícím se postoje Rady**

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)

STANOVISKO KOMISE

**podle čl. 294 odst. 7 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie
ke změnám navrženým Evropským parlamentem
týkajícím se postoje Rady**

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. ÚVOD

Podle čl. 294 odst. 7 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie zaujme Komise stanovisko ke změnám navrženým Evropským parlamentem ve druhém čtení. Stanovisko ke 243 změnám navrženým Parlamentem k výše uvedenému návrhu uvádí Komise níže.

2. SOUVISLOSTI

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

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

Datum předložení pozměněného návrhu Radě:	Není relevantní
---	-----------------

Datum přijetí postoje Rady v prvním čtení:	16. září 2025
--	---------------

Datum pozměňovacích návrhů Evropského parlamentu ve druhém čtení:	21. ledna 2026
---	----------------

3. CÍL NÁVRHU KOMISE

Cílem návrhu je zlepšit prosazování práva vyjasněním klíčových zásad a implicitních práv cestujících, která v minulosti vedla k mnoha sporům mezi leteckými společnostmi a cestujícími, a posílením a lepší koordinací politik prosazování práva na vnitrostátní úrovni při zohlednění finančních možností leteckých dopravců. Jeho cílem je také zajistit lepší prosazování práv cestujících v souvislosti s nesprávným zasláním zavazadel.

4. STANOVISKO KOMISE KE ZMĚNÁM NAVRŽENÝM EVROPSKÝM PARLAMENTEM

4.1 Shrnutí postoje Komise

Evropský parlament přijal 243 pozměňovacích návrhů. Komise může přijmout 115 pozměňovacích návrhů ve stávajícím znění (1 až 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 až 33, 35 až 39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109), 110, 113, 115, 116, 117, 119 až 123, 125 až 128, 130, 135, 137 až 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 až 167, 169 až 172, 174 až 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 až 198, 200, 201, 203, 206 až 210, 241 až 243).

Komise může částečně přijmout 92 pozměňovacích návrhů s výhradou přeformulování nebo v zásadě se souhlasem (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97), 99, 100 až 107, 111, 114, 124, 131 až 134, 136, 143, 144, 149 až 152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, 215 až 239).

Komise nemůže podpořit 36 pozměňovacích návrhů (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 a 240).

Komise vítá úsilí Evropského parlamentu o zdokonalení ustanovení, která ve srovnání s původním postojem Rady posilují úroveň ochrany cestujících a zlepšují prosazování jejich práv.

4.2 Pozměňovací návrhy Parlamentu ve druhém čtení

Níže jsou uvedeny důvody, které vedly Komisi k tomuto postoji, se zaměřením na nejvýznamnější změny.

4.2.1 Přijaté pozměňovací návrhy

Komise přijímá pozměňovací návrhy 1 až 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 až 33, 35 až 39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119 až 123, 125 až 128, 130, 135, 137 až 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 až 167, 169 až 172, 174 až 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 až 198, 200, 201, 203, 206 až 210, 241 až 243.

Tyto pozměňovací návrhy objasňují definice, práva cestujících a povinnosti leteckých dopravců a zprostředkovatelů. Zlepšují také znění textu Rady týkajícího se zejména vyřizování stížností leteckými dopravci a zprostředkovateli, určení vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování, výměny informací a přeshraniční spolupráce mezi vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování, sankce a spolupráci mezi členskými státy a Komisí. Tyto prvky zvyšují kvalitu právního textu a představují zlepšení úrovně ochrany cestujících a rovněž zajišťují další sladění s pravidly platnými pro jiné druhy dopravy.

4.2.2 Částečně přijaté pozměňovací návrhy

Povolené vlastnosti zavazadel

Prostřednictvím pozměňovacího návrhu 144 usiluje EP o zavedení ustanovení o příručních zavazadlech do nařízení (ES) č. 261/2004, zatímco návrh Komise z roku 2013 obsahuje pravidla pro přepravu zavazadel v článku 2 návrhu, kterým se mění nařízení (ES) č. 2027/97, včetně odpovědnosti vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování za zajištění souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 144 stanoví nový článek 11a („Právo na osobní věc a příruční zavazadlo“), který se skládá ze tří odstavců: odstavce 1 o „osobních věcech“, odstavce 2 o právu na jeden kus příručního zavazadla v ceně letenky a odstavce 3 o informování o postupu pro vyzvednutí osobních věcí a příručních zavazadel zapomenutých v kabině letadla.

Komise odmítá návrh upravit právo na přepravu příručních zavazadel bez dodatečných nákladů (odstavec 2 navrhovaného nového článku), jak požaduje EP v pozměňovacím návrhu 144 a v pozměňovacím návrhu 204, a to buď v nařízení (ES) č. 261/2004, nebo v nařízení (ES) č. 2027/97. Toto opatření musí být předmětem řádného posouzení dopadů, aby se předešlo nezamýšleným důsledkům, přičemž toto posouzení probíhá v rámci přezkumu nařízení (ES) č. 1008/2008 (viz také oddíl 4.2.4 v části o příručních zavazadlech).

Pokud jde o zbývající části pozměňovacího návrhu 144, Komise se domnívá, že odstavec 1 nového článku o „osobní věci“ by bylo rovněž vhodnější řešit v rámci probíhajícího přezkumu nařízení (ES) č. 1008/2008 o leteckých službách, kde mohou být opatření týkající se osobní věci předmětem úplného posouzení dopadů.

Případně, pokud by tato otázka (odstavec 1) měla být řešena v nařízení (ES) č. 261/2004, musely by za prosazování těchto pravidel odpovídat také vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování (k tomu je třeba poznamenat, že Evropský parlament nepředložil pozměňovací návrh týkající se odpovědnosti vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování podle nařízení (ES) č. 2027/97, jak navrhovala Komise v návrhu z roku 2013). V tomto případě by Komise mohla projevit flexibilitu, pokud jde o to, zda je tato otázka upravena v nařízení (ES) č. 261/2004, nebo v nařízení (ES) č. 2027/97.

Komise může přijmout odstavec 3 (o informování cestujících o postupech v případě, že příruční zavazadlo zůstane v kabině letadla). Toto by mělo být upraveno v nařízení (ES) č. 261/2004.

Vybavení umožňující pohyb – prohlášení o zájmu

Pozměňovací návrh 199 se týká zvláštního prohlášení o zájmu, které mohou osoby se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace učinit za účelem pokrytí nákladů na jejich vybavení umožňujícího pohyb v případě ztráty nebo poškození nad rámec standardní výše náhrady stanovené Montrealskou úmluvou a nařízením (ES) č. 2027/97. Pozměňovací návrh by Komisi uložil povinnost přijmout vzorový formulář tohoto zvláštního prohlášení. Komise s touto povinností nesouhlasí, neboť vytváří nepřiměřenou administrativní zátěž, a to i pro letecké dopravce, protože by museli používat jiný formulář než ten, který se používá obvykle. Komise by mohla podpořit pozměňovací návrh 199 s výhradou vypuštění požadavku, aby Komise přijala prováděcí akty, které stanoví vzorový formulář, jenž se má použít.

Lhůty

Postoj Evropského parlamentu se liší od postoje Rady, pokud jde o různé lhůty uložené leteckým dopravcům pro informování cestujících (pozměňovací návrh 88), pro proplacení výdajů cestujícím (pozměňovací návrhy 114, 124 a 131), pro povolení prodloužení lhůt v případě aktivovaného pohotovostního plánu (pozměňovací návrhy 118 – viz níže u zamítnutých pozměňovacích návrhů – a 129) a pro přijímání stížností cestujících (165 a 180).

Pokud jde o pozměňovací návrh 88, souhlasí Komise s lhůtou navrženou Evropským parlamentem pro informování cestujících o dané události, a to ihned, jakmile jsou tyto informace k dispozici, nejpozději však do 30 minut, neboť je to v souladu s návrhem Komise (viz čl. 14 odst. 5 v COM(2013) 130 final).

Pokud jde o pozměňovací návrhy 114 a 124, Komise souhlasí se sedmidenní lhůtou pro proplacení výdajů nebo platby pouze v případě, že nejsou zapojeni zprostředkovatelé. Pokud jsou zapojeni, měly by platit prodloužené lhůty (viz nový návrh článku 8a nařízení (ES) č. 261/2004 v návrhu COM(2023) 753 final). Pokud jde o pozměňovací návrh 124, souhlasí Komise s prodloužením lhůt v případě aktivace pohotovostních plánů, a proto v tomto ohledu podporuje postoj Rady, která navrhuje prodloužení lhůt pro proplacení výdajů na 30 dnů, zatímco Evropský parlament v pozměňovacím návrhu 124 navrhl toto prodloužení zrušit.

Pokud jde o pozměňovací návrh 131, Komise může souhlasit s Evropským parlamentem ohledně sedmidenní lhůty pro proplacení výdajů v případě změny třídy na nižší, protože to odpovídá požadavku podle stávajících pravidel.

Prosazování

Komise může podpořit mimosoudní řešení navržené v pozměňovacích návrzích 40 a 185 pouze částečně, neboť je proti tomu, aby byla účast leteckých společností v postupech alternativního řešení sporů povinná a aby byla rozhodnutí přijatá v rámci alternativního řešení sporů závazná bez předchozího posouzení. Povinné alternativní řešení sporů se závaznými rozhodnutími uloženými všem členským státům by znamenalo další administrativní zátěž, přičemž nebylo důkladně posouzeno. Pro srovnání, nedávná dohoda o revizi směrnice o souborných cestovních službách toto nezavádí ani pro souborné cestovní služby, a to z podobných důvodů.

4.2.3 Pozměňovací návrhy přijaté s výhradou přeformulování nebo v zásadě odsouhlasené

Mimořádné okolnosti

V pozměňovacím návrhu 99 zavádí Evropský parlament nový článek o „mimořádných okolnostech“, který mimo jiné stanoví v příloze úplný seznam okolností považovaných za „mimořádné“ a který může Komise změnit prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci. Komise by mohla přijmout pozměňovací návrh 99 v případě, že by byl úplný seznam nahrazen seznamem neúplným.

Pozměňovací návrhy 86 a 93 stanoví povinnost leteckého dopravce zaplatit náhradu škody za zrušení a zpoždění letu, pokud nepředloží důkaz o existenci mimořádných okolností. Letecký dopravce však nemá pro předložení tohoto důkazu stanovenou žádnou lhůtu. V zájmu zajištění právní jistoty a rychlého řešení sporů by Komise mohla tyto pozměňovací návrhy podpořit, pokud by byla doplněna jasná lhůta pro předložení důkazu o existenci mimořádných okolností leteckým dopravcem.

Pozměňovací návrhy 215 až 239 se týkají různých událostí, které představují mimořádné okolnosti. Seznam okolností uvedený Evropským parlamentem do značné míry odráží stávající judikaturu Soudního dvora Evropské unie, ale v několika případech se od ní odchyluje. Aniž je dotčen postoj Komise, že seznam musí zůstat neúplný a v budoucnu musí být měněn prostřednictvím přenesené pravomoci, aby se zajistilo, že bude stále aktuální, mohla by Komise uvedené zvláštní okolnosti podpořit za předpokladu, že budou formulovány tak, aby odrážely obecný přístup vyplývající z judikatury.

Výše náhrady škody a prahové hodnoty

Pokud jde o pozměňovací návrhy 100, 101 a 102 (výše náhrady škody podle vzdálenosti) a pozměňovací návrhy 105, 106 a 107 (prahové hodnoty, při jejichž překročení vzniká nárok na náhradu škody), mohla by Komise v zájmu usnadnění celkového kompromisu projevit flexibilitu, pokud jde o prahové hodnoty i částky náhrady škody za zpoždění, za předpokladu, že konečná dohoda by co nejefektivněji a nejúčinněji posílila práva cestujících a zároveň by zohlednila dopad na finanční životaschopnost leteckých dopravců.

Úprava částek náhrady škody

Pozměňovacím návrhem 104 chce Evropský parlament zavázat Komisi, aby každé tři roky upravila částky náhrady škody prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci. Komise může s tímto návrhem v zásadě souhlasit s výhradou prodloužení lhůty pro tento přezkum na pět let, aby se omezila administrativní zátěž.

Předvyplněné formuláře

Pozměňovací návrhy 88, 91, 97 a 111 zavádějí povinnost leteckých dopravců poskytnout cestujícím předvyplněné formuláře pro žádosti o náhradu škody a proplacení výdajů. Komise může přijmout zásadu požadovat po leteckých dopravcích, aby poskytovali předvyplněné formuláře s cílem zajistit, že cestující budou moci účinněji uplatňovat svá práva cestujících, s výhradou dalších zpřesnění formulací týkajících se i) obsahu formuláře a ii) okolností, za nichž musí být poskytnut.

Pozměňovací návrh 156 vyžaduje přeformulování, protože se rovněž týká předvyplněných formulářů souvisejících se stížnostmi podle článku 15a (pozměňovací návrhy 164 až 171), který tyto formuláře nezmiňuje.

Prosazování

Komise v zásadě přijímá pozměňovací návrhy týkající se vyřizování stížností leteckými dopravci a zprostředkovateli, vyřizování stížností vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování, alternativního řešení sporů, určení vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování a úkolů vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování v oblasti prosazování práva. Aby však byla zajištěna jasnost, soudržnost a právní jistota, je nutno přeformulovat tyto pozměňovací návrhy: 40, 165, 173, 179 a 180.

Přenesené pravomoci

Pozměňovací návrh 187 (výkon přenesené pravomoci) uděluje Komisi právo přijímat akty v přenesené pravomoci pouze na dobu pěti let s možností prodloužení. Komise by mohla přijmout pozměňovací návrh 187 za předpokladu, že by přenesení pravomoci bylo stanoveno na dobu neurčitou.

Stížnosti týkající se zavazadel

Pozměňovacím návrhem 194 zavádí Evropský parlament zvláštní ustanovení pro stížnosti cestujících týkající se poškozených nebo zpožděných zavazadel, která stanoví konkrétní způsoby, jakými letiště zpřístupní formuláře stížností. Komise s tímto pozměňovacím návrhem v zásadě souhlasí, vyzývá však k technologicky neutrálnějšímu způsobu poskytování formuláře.

Podávání zpráv Komisi

Pozměňovací návrh 211 stanoví povinnost Komise podávat zprávy o fungování pozměněného nařízení. Komise by mohla podpořit pozměňovací návrh 211, pokud by byla lhůta tří let prodloužena na pět let od vstupu pozměněného nařízení v platnost, aby bylo možné provést úplnou analýzu jeho dopadu.

Osoby se zvláštními potřebami

Pozměňovacím návrhem 143 usiluje EP o to, aby letečtí dopravci byli kromě zajištění přesměrování a pomoci povinni poskytnout náhradu škody osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a dětem bez doprovodu, pokud zmeškají let z důvodu nedostatečné pomoci na letišti ze strany řídicího orgánu letiště. Pozměňovací návrh pověřuje Komisi, aby prostřednictvím prováděcího aktu podrobně popsala způsoby provádění tohoto systému a mechanismy nápravy pro letecké dopravce vůči řídicím orgánům letišť.

Návrh Komise toto ustanovení neobsahoval, a proto Komise v tomto ohledu neprovedla posouzení dopadů. Komise konstatuje, že členské státy během jednání Rady oznámily jen velmi málo těchto případů.

Komise rovněž konstatuje, že povinnost pomoci cestujícímu se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace na letišti má podle nařízení (ES) č. 1107/2006 řídicí orgán letiště. Případná povinnost leteckého dopravce vyplatit náhradu škody cestujícímu se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, kterému řídicí orgán letiště neposkytl účinnou pomoc, by musela být spojena s výslovným právem leteckého dopravce požadovat tuto náhradu škody od řídicího orgánu letiště zpět.

Komise proto může přijmout zásadu pozměňovacího návrhu 143 s výhradou zahrnutí těchto důležitých právních záruk.

Pokud jde o děti bez doprovodu, pozměňovací návrh stanoví, že odpovědnost nese letecký dopravce, který souhlasil s přepravou dítěte. V těchto případech může Komise souhlasit s právem na náhradu škody.

Komise rovněž zdůrazňuje, že prováděcí akt by se mohl vztahovat pouze na reálné způsoby. Právo na náhradu škody jako takové, jakož i další práva na odškodnění by proto měla být součástí základních prvků samotného práva obsaženého v základním právním aktu.

4.2.4 Změny zamítnuté Komisí

Odůvodnění

Pozměňovací návrh 54 vyzývá k začlenění ochrany práv cestujících do mezinárodních dohod. Komise tento pozměňovací návrh zamítá, protože neodpovídá žádnému hmotněprávnímu ustanovení ve znění nařízení.

V pozměňovacím návrhu 55 požaduje Evropský parlament, aby na letištích byla zvláštní zařízení pro „cestující s těžkým zdravotním postižením“. Komise tento pozměňovací návrh zamítá, protože tato otázka by měla být projednána v rámci nařízení (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě.

Definice

Evropský parlament do pozměňovacího návrhu 57 zahrnul novou definici „nákladů na letenku“. Komise tento pozměňovací návrh zamítá, protože tato otázka je řešena v návrhu o prosazování.

Pozměňovacím návrhem 58 Evropský parlament doplňuje definici pojmu „rezervace“. Tento pojem se jinde v nařízení nepoužívá, a definice je proto nadbytečná. Komise proto pozměňovací návrh 58 zamítla.

Pozměňovací návrhy 62 a 63 Evropský parlament vypustil několik řádků definice zrušení. Vzhledem k tomu, že tyto prvky byly odvozeny z judikatury, po jejich vypuštění je definice neúplná a nejednoznačná. Uvedená vypuštění se proto zamítají.

Evropský parlament pozměňovacím návrhem 68 doplnil definici „navazujících letů“ o text, který odkazuje na jedinou přepravní smlouvu. Tento křížový odkaz není nutný a může být zavádějící. Toto doplnění se proto zamítá.

Mimořádné okolnosti

Pozměňovacím návrhem 67 Evropský parlament vypustil definici pojmu „mimořádné okolnosti“ a přesunul ji do článku 6c. V zájmu jednotnosti a v souladu s pokyny pro tvorbu právních předpisů¹ by všechny definice měly být uvedeny v jediném článku (článek 2). Toto vypuštění se proto zamítá.

Komise zamítá pozměňovací návrh 213 a 214 (charakterizace mimořádných okolností jako okolností, které „*mohou být považovány*“ za mimořádné), neboť se domnívá, že tato charakteristika mimořádných okolností je nejasná, a může proto vést k právní nejistotě a nejasnostem pro cestující.

Komise zamítá pozměňovací návrh 213 také proto, že se snaží změnit status seznamu z „neúplného“ na „úplný“. I když to může mít výhody z hlediska právní jistoty, je důležité zabránit riziku, že okolnost, která by měla být mimořádná, bude přehlédnuta a nebude v seznamu uvedena.

Komise zamítá pozměňovací návrh 240 (vypuštění seznamu okolností, které nejsou považovány za mimořádné). Tento seznam uvedený v příloze 1 přispívá k právní jasnosti, jak původně navrhla Komise v roce 2013.

Působnost

Evropský parlament navrhuje rozšířit oblast působnosti nařízení na lety do Unie, které jsou provozovány dopravci z EU, na všechny dopravce tím, že vypustí omezení „pokud je provozující letecký dopravce dotčeného letu letecký dopravce Unie“ (pozměňovací návrh 72). To by znamenalo, že by se nařízení poprvé vztahovalo na cestující, kteří létají s dopravci ze zemí mimo EU provozujícími lety na letiště EU, čímž by se podstatně rozšířilo pokrytí práv cestujících v celém evropském vzdušném prostoru.

Komise nenavrhl změnu oblasti působnosti nařízení a ve svém posouzení dopadů neposoudila dopad tohoto rozšíření oblasti působnosti.

Ačkoli je Komise i nadále otevřena přezkumu oblasti působnosti nařízení tím, že v budoucnu posoudí rizika kompetenčních sporů a obtíže při prosazování – jak je navrženo v postoji Rady v prvním čtení, který byl vypuštěn pozměňovacím návrhem 191 –, Komise nemůže podpořit okamžité rozšíření oblasti působnosti bez předchozího posouzení. Komise proto zamítá pozměňovací návrhy 48, 72 a 191.

Pozměňovací návrhy 75 a 76 vypouštějí ustanovení v postoji Rady v prvním čtení týkající se uplatňování nařízení na letiště Gibraltar. Vzhledem k tomu, že tato

¹ Společná praktická příručka Evropského parlamentu, Rady a Komise pro osoby podílející se na redakci právních předpisů Evropské unie, 2015; pokyn č. 14.

ustanovení odrážejí stav probíhajících jednání o dohodě mezi EU a Spojeným královstvím, je Komise proti těmto vypuštěním, a proto pozměňovací návrhy 75 a 76 zamítá.

Osobní působnost

Ustanovení čl. 3 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 vyjímá některé cestující z jeho působnosti, zejména cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Pozměňovacím návrhem 73 Evropský parlament tuto výjimku vypouští. Komise je proti tomuto vypuštění, protože toto ustanovení stanovilo odůvodněnou (a omezenou) výjimku. Komise proto pozměňovací návrh 73 zamítá.

Odepření nástupu na palubu

Postoj Rady v prvním čtení zachovává v definici „odepření nástupu na palubu“ přiměřené důvody uvedené v postoji Rady (zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady), které ospravedlňují odepření nástupu na palubu, neboť tyto výjimky jsou již definovány v nařízení (ES) č. 261/2004 (článek 2 písm. j)). Je to v souladu se stávajícím nařízením a Komise nenavrhl změnu této definice.

Pozměňovacím návrhem 61 usiluje Evropský parlament o vypuštění přiměřených důvodů. To by znamenalo, že letečtí dopravci by museli považovat případy, kdy je cestujícím z oprávněných důvodů odepřena přeprava, za odepření nástupu na palubu. Podle názoru Komise by to pro letecké dopravce znamenalo nepřiměřenou zátěž, což nelze ospravedlnit. Komise proto pozměňovací návrh 61 zamítá.

V případě, že je cestujícím proti jejich vůli odepřen nástup na palubu, mohou se rozhodnout pro proplacení letenky. Podle stávajících pravidel musí být proplacení provedeno ve lhůtě pro proplacení, tj. do sedmi dnů. EP požaduje, aby bylo proplacení v případě odepření nástupu na palubu provedeno okamžitě (pozměňovací návrh 79). Komise to považuje za nepřiměřenou zátěž pro provozujícího leteckého dopravce, protože cenu letenky odpovídající jejím nevyužitým částem (nevyužité úseky letu) nelze vždy stanovit okamžitě, zejména v případech navazujících letů. Komise proto pozměňovací návrh 79 zamítá.

Pojištění / záruční fond

Pozměňovací návrhy 50 a 87 zavádějí povinnost leteckých společností zajistit pojištění a záruční fond. Komise tato pravidla nenavrhl, ani tak neučinila Rada. Komise nemůže podpořit okamžité zavedení těchto pravidel bez předchozího posouzení. Komise proto zamítá pozměňovací návrhy 50 a 87, neboť potřebu těchto pravidel posuzuje již v souvislosti s probíhajícím přezkumem nařízení (ES) č. 1008/2008 o leteckých službách.

Dvojitá náhrada škody

Komise v roce 2013 navrhla, že právo na náhradu škody může vzniknout pouze jednou, když jsou cestující při nejbližší příležitosti přesměrováni do svého cílového místa určení. Rada toto ustanovení ve svém postoji v prvním čtení zachovala. Pozměňovacím návrhem 108 EP požaduje, aby cestující měli i nadále nárok na dodatečnou náhradu škody v případě, že se při pokračování cesty setkají s jejím dalším narušením. Vzhledem k tomu, že náhrada škody by měla být uplatněna pouze jednou během cesty, snaží se Komise zachovat rovnováhu svého původního návrhu, a proto tento pozměňovací návrh zamítá.

Forma platby

Komise zamítá pozměňovací návrh 112, který vylučuje výslovnou možnost leteckých dopravců dohodnout se s cestujícím na vyplacení náhrady škody v jiné formě než v hotovosti, například ve formě poukazu. Komise zdůrazňuje, že tato možnost je pro některé cestující užitečná, a proto by měla být zachována, přičemž by měla být i nadále podmíněna výslovným souhlasem cestujícího.

Lhůty

Postoj Evropského parlamentu v pozměňovacím návrhu 84 požaduje, aby letečtí dopravci informovali cestující elektronickými prostředky o důvodech zrušení letu nejpozději 30 minut po plánovaném čase odletu. Vzhledem k možné složitosti důvodů těchto zrušení je tento časový rámec příliš krátký.

Evropský parlament navrhuje v pozměňovacím návrhu 118 vypustit prodloužení lhůty pro proplacení výdajů na 30 dní v případě, že jsou aktivovány pohotovostní plány. Komise souhlasí s prodloužením lhůty pro proplacení výdajů v případě aktivovaných pohotovostních plánů, a proto nemůže pozměňovací návrh 118 přijmout.

Komise zamítá pozměňovací návrh 129, protože tříhodinová lhůta, během níž má letecký dopravce splnit svou povinnost poskytnout pomoc cestujícím, nemusí být ve všech případech přiměřená (mohla by být i kratší, např. pokud k narušení dojde po půlnoci), stanovení indexu cen za ubytování v členských státech způsobuje vysokou administrativní zátěž, index by byl potřebný i pro třetí země a protože prodloužení lhůty v případě aktivace pohotovostních plánů bylo (pravděpodobně chybně) ponecháno nedořešené.

Převod letenek

Komise zamítá pozměňovací návrh 145 (právo na převod letenky v případě úmrtí cestujícího nebo blízkého rodinného příslušníka), neboť se domnívá, že převod letenky na jinou osobu by znamenal riziko vzniku černého trhu s letenkami z druhé ruky, a proto je třeba se tomuto vyhnout.

Požadavky na informace v případě kombinovaných letenek

Postoj Rady v prvním čtení zahrnoval povinnost leteckých dopravců a zprostředkovatelů jasně informovat cestující v případě, že prodávají letenku, na kterou se vztahuje kombinace smluv o letecké dopravě. Cílem vypuštěného textu bylo vysvětlit cestujícím, že pokud jim nebyly prodány letenky na základě jedné smlouvy, nemají právo na náhradu škody, proplacení výdajů, přesměrování nebo pomoc v případě zmeškání následného letu.

Komise zamítá pozměňovací návrh 151, která tuto povinnost vypouští.

Prosazování

Komise zamítá pozměňovací návrh 41 (zveřejnění seznamu dopravců, kteří nedodržují nařízení, Komisi), protože navrhovaný bod odůvodnění neodpovídá žádnému podstatnému ustanovení ve znění nařízení. Kromě toho by navrhovaná povinnost Komise představovala nadměrnou administrativní zátěž.

Komise zamítá pozměňovací návrh 168 (lhůty / reakce na stížnosti), neboť navrhovaný přístup, podle něhož by se neposkytnutí odpovědi leteckého dopravce nebo zprostředkovatele na stížnost považovalo za uznání nároků cestujícího, by mohl mít dalekosáhlé důsledky a vyvolat právní nejistotu. Nezapadal by ani do právní

struktury vyřizování stížností podle tohoto nařízení ani by nebyl v souladu s mechanismy vyřizování stížností podle stávajících právních předpisů o právech cestujících ve všech druzích dopravy.

Komise zamítá pozměňovací návrh 182 (kontroly vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování, které provádí Komise), neboť navrhovaná povinnost by mohla být v rozporu se zásadou subsidiarity a měla by pro Komisi i značné administrativní a finanční důsledky.

Komise zamítá pozměňovací návrh 186 (doklady o vyhovění požadavkům) z důvodu zvýšené administrativní zátěže.

Transparentnost povolených vlastností zavazadel

Komise zamítá pozměňovací návrh 202 (transparentnost / nákup základních cestovních služeb / další poplatky), neboť pravidla, jakým způsobem lze tyto služby nakupovat a poplatky hradit a jak musí být zobrazovány pro účely transparentnosti, spadají do oblasti působnosti nařízení o leteckých službách (ES) č. 1008/2008.

Příruční zavazadlo

V pozměňovacím návrhu 204 požaduje EP, aby příruční zavazadla o maximálním rozměru 100 cm (součet šířky, délky a výšky) a maximální hmotnosti 7 kg přepravoval letecký dopravce bez dalších poplatků pro cestujícího. Zejména je třeba vzít v úvahu, že posouzení dopadů těchto dvou otázek již bylo zahájeno v souvislosti s přezkumem nařízení o leteckých službách, přičemž otevřená veřejná konzultace skončila v prosinci 2025. Názory zúčastněných stran na tyto dvě otázky se rozcházejí. Komise se zejména obává možných nezamýšlených důsledků přijetí normy, která není v současné době široce využívána. To by mohlo zvýšit riziko, že letecké společnosti omezí povolené vlastnosti příručních zavazadel oproti současným hodnotám, které se blíží maximální doporučené hodnotě IATA (56 x 45 x 25 = 126 cm). Komise proto zamítá pozměňovací návrh 204 a odpovídající ustanovení pozměňovacího návrhu 144.

5. ZÁVĚR

Komise bude i nadále podporovat legislativní proces s cílem usnadnit dosažení vyváženého a právně spolehlivého výsledku, který zajistí účinnou ochranu cestujících a zároveň zachová přiměřený a funkční rámec pro odvětví letectví.

Komise je i nadále odhodlána konstruktivně spolupracovat v dalších fázích postupu s oběma spolunormotvůrci.