



Briuselis, 2026 m. kovo 12 d.
(OR. en)

7297/26

Tarpinstitucinė byla:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. kovo 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 129 final
Dalykas:	KOMISIJOS NUOMONĖ pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 7 dalies c punktą dėl Europos Parlamento siūlymo iš dalies pakeisti Tarybos poziciją dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 129 final.

Pridedama: COM(2026) 129 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 03 12
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

KOMISIJOS NUOMONĖ

**pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 7 dalies c punktą
dėl Europos Parlamento siūlymo iš dalies pakeisti Tarybos poziciją**

dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

**kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras
kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo
arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo
atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru**

(Tekstas svarbus EEE)

KOMISIJOS NUOMONĖ

**pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 7 dalies c punktą
dėl Europos Parlamento siūlymo iš dalies pakeisti Tarybos poziciją**

dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO

kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru

(Tekstas svarbus EEE)

1. ĮVADAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 7 dalies c punkte nurodyta, kad Komisija turi pateikti nuomonę dėl Europos Parlamento per antrąją svarstymą pasiūlytų pakeitimų. Savo nuomonę dėl Parlamento pasiūlytų 243 pirmiau minėto pasiūlymo pakeitimų Komisija išdėsto toliau.

2. PAGRINDINIAI FAKTAI

Pasiūlymo perdavimo Europos Parlamentui ir Tarybai data 2013 m. kovo 13 d.
(dokumentas COM(2013) 130 *final* – 2013/0072 COD):

Per pirmąjį svarstymą priimtos Europos Parlamento pozicijos data: 2014 m. vasario 5 d.

Iš dalies pakeisto pasiūlymo perdavimo Tarybai data: nėra duomenų

Per pirmąjį svarstymą priimtos Tarybos pozicijos data: 2025 m. rugsėjo 16 d.

Per antrąjį svarstymą Europos Parlamento pateiktų pakeitimų data: 2026 m. sausio 21 d.

3. KOMISIJOS PASIŪLYMO TIKSLAS

Pasiūlymo tikslas – pagerinti vykdymo užtikrinimą paaiškinant pagrindinius principus ir konkrečiai nenurodytas keleivių teises, dėl kurių praeityje kilo daug oro transporto bendrovių ir keleivių ginčų, ir sustiprinant bei geriau koordinuojant vykdymo užtikrinimo politiką nacionaliniu lygmeniu, kartu atsižvelgiant į oro vežėjų finansinius pajėgumus. Juo taip pat siekiama užtikrinti geresnį keleivių teisių, susijusių su netinkamu bagažo tvarkymu, užtikrinimą.

4. KOMISIJOS NUOMONĖ DĖL EUROPOS PARLAMENTO PASIŪLYTŲ PAKEITIMŲ

4.1. Komisijos pozicijos santrauka

Europos Parlamentas priėmė 243 pakeitimus. Komisija gali pritarti 115 dabartinių pakeitimų (1–8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26–33, 35–39, 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, 119–123, 125–128, 130, 135, 137–142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164–167, 169–172, 174–178, 181, 183, 184, 188, 190, 195–198, 200, 201, 203, 206–210, 241–243).

Komisija gali iš dalies pritarti 92 pakeitimams, jeigu jie bus performuluoti arba jiems bus pritarta iš esmės (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, 100–107, 111, 114, 124, 131 to 134, 136, 143, 144, 149–152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, 215–239).

Komisija negali pritarti 36 pakeitimams (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 ir 240).

Komisija palankiai vertina Europos Parlamento pastangas sugriežtinti nuostatas, kuriomis sustiprinamas keleivių apsaugos lygis ir geriau užtikrinamos jų teisės, palyginti su pradine Tarybos pozicija.

4.2. Per antrąją svarstymą Parlamento pateikti pakeitimai

Toliau išdėstyti Komisijos pozicijos motyvai, daugiausia dėmesio skiriant svarbiausiems pakeitimams.

4.2.1. Pakeitimai, kuriems pritarta

Komisija pritaria 1–8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26–33, 35–39, 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, 119–123, 125–128, 130, 135, 137–142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164–167, 169–172, 174–178, 181, 183, 184, 188, 190, 195–198, 200, 201, 203, 206–210, 241–243 pakeitimams.

Šiais pakeitimais paaiškinamos terminų apibrėžtys, keleivių teisės ir oro vežėjų bei tarpininkų pareigos. Jais taip pat patobulinamas Tarybos tekstas, visų pirma susijęs su oro vežėjų ir tarpininkų atliekamu skundų nagrinėjimu, nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų paskyrimu, nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų keitimusi informacija ir tarpvalstybiniu bendradarbiavimu, sankcijomis ir valstybių narių bei Komisijos bendradarbiavimu. Šie elementai pagerina teisinio teksto kokybę ir padidina keleivių apsaugos lygį, taip pat užtikrina tolesnį suderinimą su kitoms transporto rūšims taikomomis taisyklėmis.

4.2.2. Pakeitimai, kuriems iš dalies pritarta

Leidžiamas bagažas

144 pakeitimu EP siekia į Reglamentą (EB) Nr. 261/2004 įtraukti nuostatas dėl rankinio bagažo, o 2013 m. Komisijos pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2027/97, 2 straipsnyje pateikiamos bagažo vežimo taisyklės, įskaitant nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų atsakomybę užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento.

144 pakeitime numatytas naujas 11a straipsnis („Teisė į asmeninį daiktą ir rankinį bagažą“), kurį sudaro trys dalys: 1 dalis dėl asmeninių daiktų, 2 dalis dėl teisės į vieną rankinio bagažo vienetą, įskaičiuojamą į bilieto kainą, ir 3 dalis dėl informavimo apie orlaivio salone pamirštų asmeninių daiktų ir rankinio bagažo atsiėmimo tvarką.

Komisija atmeta pasiūlymą reglamentuoti teisę įsinešti rankinį bagažą be papildomo mokesčio (siūlomo naujo straipsnio 2 dalis), kaip EP pageidavo 144 pakeitime ir 204 pakeitime tiek Reglamente (EB) Nr. 261/2004, tiek Reglamente (EB) Nr. 2027/97. Kad būtų išvengta nenumatytų pasekmių, reikia atlikti tinkamą šios priemonės poveikio vertinimą, ir šis vertinimas atliekamas vykdomo Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūrą (taip pat žr. „Rankinis bagažas“ 4.2.4 skirsnyje).

Dėl likusių 144 pakeitimo dalių Komisija mano, kad naujo straipsnio dėl asmeninio daikto 1 dalies klausimas taip pat būtų geriau sprendžiamas per dabar vykdomą Oro susisiekimo paslaugų reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūrą: ją vykdomą būtų galima atlikti išsamų asmeniniam daiktui taikomų priemonių poveikio vertinimą.

Kitu atveju, jei šis klausimas (1 dalis) būtų sprendžiamas Reglamentu (EB) Nr. 261/2004, nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos taip pat turėtų būti atsakingos už šių taisyklių vykdymo užtikrinimą (pažymėtina, kad Europos Parlamentas nepasiūlė pakeitimo dėl Reglamente (EB) Nr. 2027/97 numatytos nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų atsakomybės, kokią Komisija buvo pasiūliusi 2013 m. pasiūlyme). Tokiu atveju Komisija galėtų lanksčiai spręsti, ar šis klausimas reglamentuojamas Reglamentu (EB) Nr. 261/2004, ar Reglamentu (EB) Nr. 2027/97.

Komisija gali pritarti 3 daliai (dėl keleivių informavimo apie orlaivio salone pamiršto rankinio bagažo atsiėmimo tvarką). Tai reikėtų reglamentuoti Reglamente (EB) Nr. 261/2004.

Suinteresuotumo deklaracija dėl judėjimo įrangos

199 pakeitimas susijęs su specialia suinteresuotumo deklaracija, kurią asmenys su negalia arba riboto judumo asmenys gali pateikti, kad jų judumo įrangos praradimo arba sugadinimo atveju kompensacija viršytų Monrealio konvencijoje ir Reglamente (EB) Nr. 2027/97 numatytą standartinę kompensacijos sumą. Šiuo pakeitimu Komisija būtų įpareigota patvirtinti pavyzdinę tokios specialios deklaracijos formą. Komisija prieštarauja šiam įpareigojimui, nes juo sukuriama nepagrįsta administracinė našta, be kita ko, oro vežėjams, nes būtų reikalaujama, kad jie naudotų kitokią formą, nei naudoja paprastai. Jei reikalavimas Komisijai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatyta naudotina pavyzdinė forma, būtų išbrauktas, Komisija 199 pakeitimui galėtų pritarti.

Terminai

Europos Parlamento pozicija dėl įvairių oro vežėjams nustatytų terminų, susijusių su keleivių informavimu (88 pakeitimas), keleivių išlaidų kompensavimu (114, 124, 131 pakeitimai), leidimu pratęsti terminus, jei aktyvuojamas nenumatytų atvejų planas (118 pakeitimas – žr. toliau pateiktus atmetus pakeitimus – ir 129 pakeitimas) ir keleivių skundų gavimu (165 ir 180 pakeitimai), skiriasi nuo Tarybos pozicijos.

Kalbant apie 88 pakeitimą, Komisija sutinka su Europos Parlamento pasiūlytu terminu, iki kurio keleiviai turi būti informuoti apie įvykį, kai tik gaunama

informacija, bet ne vėliau kaip per 30 minučių, nes tai atitinka Komisijos pasiūlymą (žr. COM(2013) 130 *final* 14 straipsnio 5 dalį).

Dėl 114 ir 124 pakeitimų Komisija sutinka su septynių dienų terminu kompensacijoms išmokėti ar mokėjimams atlikti tik tuo atveju, jei tarpininkai nedalyvauja. Jei jie dalyvauja, turėtų būti taikomi ilgesni terminai (žr. naują Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8a straipsnio projektą pasiūlyme COM(2023) 753 *final*). Kalbant apie 124 pakeitimą, Komisija pritaria tam, kad būtų pratęsti terminai tuo atveju, jei būtų aktyvuojami nenumatytų atvejų planai, todėl šiuo atžvilgiu pritaria Tarybos pozicijai, pagal kurią siūloma kompensacijų mokėjimą pratęsti iki 30 dienų, o Europos Parlamentas 124 pakeitimu pasiūlė tokį pratęsimą išbraukti.

Kalbant apie 131 pakeitimą, Komisija gali pritarti Europos Parlamentui dėl septynių dienų termino kompensacijai dėl perkėlimo į žemesnę klasę suteikti, nes tai atitinka dabartinių taisyklių reikalavimą.

Vykdymo užtikrinimas

Komisija gali tik iš dalies pritarti 40 ir 185 pakeitimuose siūlomam neteisminiam sprendimui: ji prieštarauja tam, kad oro transporto bendrovių dalyvavimas alternatyvaus ginčų sprendimo procedūrose būtų privalomas, o jose priimti sprendimai būtų privalomi be išankstinio vertinimo. Privalomas alternatyvus ginčų sprendimas priimant visoms valstybėms narėms privalomus sprendimus užkrautų papildomą administracinę naštą ir nebuvo nuodugnai įvertintas. Pavyzdžiui, neseniai pasiektame susitarime dėl Kelionės paslaugų paketų direktyvos peržiūros dėl panašių priežasčių tai nenumatyta ir kelionės paslaugų paketams.

4.2.3. Pakeitimai, kuriems bus pritarta, jeigu jie bus performuluoti arba jiems bus pritarta iš esmės

Ypatingos aplinkybės

99 pakeitimu Europos Parlamentas įtraukia naują straipsnį dėl ypatingų aplinkybių, numatant, *inter alia*, priede pateikti galutinį aplinkybių, laikytinų ypatingomis, sąrašą, kurį Komisija gali iš dalies keisti deleguotuoju aktu. Komisija galėtų pritarti 99 pakeitimui, jeigu galutinis sąrašas būtų pakeistas neišsamiu sąrašu.

86 ir 93 pakeitimuose numatyta oro vežėjo pareiga sumokėti kompensaciją už atšauktus ir atidėtus skrydžius, jeigu jis nepateikia ypatingų aplinkybių buvimo įrodymų. Tačiau terminas, iki kurio oro vežėjas turi pateikti tokį įrodymą, nėra nustatytas. Siekdama užtikrinti teisinį tikrumą ir greitą ginčų sprendimą, Komisija galėtų pritarti šiems pakeitimams, jei būtų įrašytas aiškus terminas, iki kurio oro vežėjas turi pateikti ypatingų aplinkybių buvimo įrodymą.

215–239 pakeitimai susiję su įvairiais įvykiais, kurie laikomi ypatingomis aplinkybėmis. Iš esmės Europos Parlamento pateiktas aplinkybių sąrašas didele dalimi atspindi esamą Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktiką, tačiau kai kuriais atvejais nuo jos nukrypsta. Nedarydama poveikio savo pozicijai, kad sąrašas turi likti neišsamus ir ateityje gali būti iš dalies keičiamas deleguotaisiais įgaliojimais, ir siekdama užtikrinti, kad jis būtų nuolat atnaujinamas, Komisija galėtų pritarti konkrečioms įtrauktoms aplinkybėms su sąlyga, kad jos būtų suformuluotos taip, kad atspindėtų Teismo praktikoje suformuluotą bendrą požiūrį.

Kompensacijos sumos ir ribos

Kalbant apie 100, 101 ir 102 pakeitimus (kompensacijos už atstumą sumos) ir 105, 106 ir 107 pakeitimus (ribinės vertės, nuo kurių priklauso kompensacija), Komisija,

siekdama bendro kompromiso, galėtų būti lankstesnė dėl ribų ir kompensacijos už vėlavimą sumų su sąlyga, kad galutiniu susitarimu būtų veiksmingiausiai ir efektyviausiai sustiprintos keleivių teisės, kartu atsižvelgiant į poveikį oro vežėjų finansiniam gyvybingumui.

Kompensacijos sumų patikslinimas

104 pakeitimu Europos Parlamentas siekia įpareigoti Komisiją kas trejus metus deleguotuoju aktu patikslinti kompensacijų sumas. Komisija gali iš esmės pritarti šiam pasiūlymui, jeigu tokio persvarstymo laikotarpis administracinės naštos mažinimo tikslais būtų pratęstas iki penkerių metų.

Iš anksto užpildytos formos

88, 91, 97 ir 111 pakeitimais oro vežėjai įpareigojami pateikti keleiviams iš anksto užpildytas prašymo išmokėti kompensaciją ir grąžinti pinigus formas. Komisija gali pritarti principui, pagal kurį reikalaujama, kad oro vežėjai pateiktų iš anksto užpildytas formas ir taip užtikrintų, kad keleiviai galėtų veiksmingiau ginti savo keleivių teises, jeigu būtų atlikti papildomi redakciniai patobulinimai, susiję su i) formos turiniu ir ii) aplinkybėmis, kuriomis ji turi būti pateikta.

156 pakeitimą reikia reformuluoti, nes jame taip pat daroma nuoroda į iš anksto užpildytas formas, susijusias su skundais pagal 15a straipsnį (164–171 pakeitimai), kuriame tokios formos neminimos.

Vykdymo užtikrinimas

Komisija iš esmės pritaria pakeitimams, susijusiems su oro vežėjų ir tarpininkų atliekamu skundų nagrinėjimu, nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų atliekamu skundų nagrinėjimu, alternatyviu ginčų sprendimu, nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų skyrimu ir nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų vykdomomis vykdymo užtikrinimo užduotimis. Tačiau, siekiant užtikrinti aiškumą, nuoseklumą ir teisinį tikrumą, reikia reformuluoti šiuos pakeitimus: 40, 165, 173, 179 ir 180.

Deleguotieji įgaliojimai

187 pakeitimu (naudojimas deleguotaisiais įgaliojimais) Komisijai suteikiama teisė priimti deleguotuosius aktus tik penkerių metų laikotarpiui su galimybe jį pratęsti. Komisija galėtų pritarti 187 pakeitimui, jei įgaliojimai būtų suteikti neribotam laikotarpiui.

Skundai dėl bagažo

194 pakeitimu Europos Parlamentas nustato konkrečias nuostatas dėl keleivių skundų dėl sugadinto ar vėluojančio bagažo, numatydamas konkrečius būdus, kaip oro uostai turi pateikti skundų formas. Nors Komisija iš esmės pritaria šiam pakeitimui, ji ragina numatyti technologiškai neutralesnę skundo pateikimo formą.

Komisijos ataskaitų teikimas

211 pakeitime numatyta Komisijos pareiga teikti iš dalies pakeisto reglamento veikimo ataskaitas. Komisija galėtų pritarti 211 pakeitimui, jei trejų metų terminas būtų pratęstas iki penkerių metų nuo iš dalies pakeisto reglamento įsigaliojimo, kad būtų galima atlikti išsamią jo poveikio analizę.

Konkrečių poreikių turintys asmenys

143 pakeitimu Europos Parlamentas siekia, kad oro vežėjai būtų atsakingi ne tik už nukreipimą kitu maršrutu ir pagalbą, bet ir už kompensaciją asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims, taip pat nelydimiems vaikams, jei jie nespėja į skrydį dėl nepakankamos oro uostą valdančios įstaigos pagalbos oro uoste. Šiuo pakeitimu Komisija įgaliojama įgyvendinimo aktu išsamiai nustatyti tokios sistemos sąlygas ir oro vežėjo bei oro uostą valdančios įstaigos teisių gynimo priemonių taikymo tvarką.

Komisijos pasiūlyme tokios nuostatos nebuvo, todėl šiuo klausimu Komisija poveikio vertinimo neatliko. Komisija pažymi, kad valstybės narės per svarstymus Taryboje pranešė apie labai nedaug tokių atvejų.

Komisija taip pat pažymi, kad pareiga padėti keleiviui su negalia ar riboto judumo keleiviui oro uoste pagal Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006 tenka oro uostą valdančiai įstaigai. Galimą oro vežėjo pareigą išmokėti kompensaciją keleiviui su negalia ar riboto judumo keleiviui, kuriam oro uostą valdanti įstaiga veiksmingai nepadėjo, reikėtų susieti su aiškia oro vežėjo teise reikalauti, kad oro uostą valdanti įstaiga tą kompensaciją grąžintų.

Jei bus įtrauktos šios svarbios teisinės apsaugos priemonės, Komisija savo ruožtu gali pritarti 143 pakeitimo principui.

Kalbant apie nelydimus vaikus, pakeitime numatyta, kad atsakomybė tenka oro vežėjui, kuris sutiko vežti vaiką. Tokiais atvejais Komisija gali pritarti teisei į kompensaciją.

Komisija taip pat pabrėžia, kad įgyvendinimo aktas galėtų apimti tik tikras sąlygas. Todėl pati teisė į kompensaciją ir kitos teisės į teisių gynimą turėtų būti įtrauktos į esminius pačios teisės elementus, įtrauktus į pagrindinį aktą.

4.2.4. Komisijos atmesti pakeitimai

Konstatuojamosios dalys

54 pakeitimu reikalaujama į tarptautinius susitarimus įtraukti keleivių teisių apsaugą. Komisija atmeta šį pakeitimą, nes jis neatitinka jokios esminės reglamento teksto nuostatos.

55 pakeitimu Europos Parlamentas reikalauja oro uostuose numatyti specialias priemones sunkią negalią turintiems keleiviams. Komisija atmeta šį pakeitimą, nes šis klausimas turėtų būti svarstomas atsižvelgiant į Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru.

Terminų apibrėžtys

Europos Parlamentas į 57 pakeitimą įtraukė naują termino „lėktuvo bilieto kaina“ apibrėžtį. Komisija atmeta šį pakeitimą, nes šis klausimas sprendžiamas pasiūlyme dėl vykdymo užtikrinimo.

58 pakeitimu Europos Parlamentas prideda termino „rezervavimas“ apibrėžtį. Šis terminas kitur reglamente nevartojamas, todėl jo apibrėžtis nereikalinga. Dėl to Komisija 58 pakeitimą atmeta.

62 ir 63 pakeitimais Europos Parlamentas išbraukė keletą termino „atšaukimas“ apibrėžties eilučių. Kadangi šie elementai buvo nustatyti remiantis teismų praktika, juos išbraukus, termino apibrėžtis lieka neišsami ir dviprasmiška. Todėl šie išbraukimai atmetami.

68 pakeitimu Europos Parlamentas papildė termino „jungiamieji skrydžiai“ apibrėžtį tekstu, kuriame daroma nuoroda į vieną vežimo sutartį. Tokia kryžminė nuoroda nėra būtina ir gali klaidinti. Todėl šis papildomas tekstas atmetamas.

Ypatingos aplinkybės

67 pakeitimu Europos Parlamentas išbraukė termino „ypatingos aplinkybės“ apibrėžtį ir ją perkėlė į 6c straipsnį. Siekiant nuoseklumo ir laikantis teisės aktų rengimo gairių¹, visos terminų apibrėžtys turėtų būti pateiktos viename straipsnyje (2 straipsnyje). Todėl šis išbraukimas atmetamas.

Komisija atmeta 213 ir 214 pakeitimus (ypatingų aplinkybių kvalifikavimas kaip *galimų laikyti* ypatingomis), nes mano, kad toks ypatingų aplinkybių kvalifikavimas nėra aiškus ir todėl keleiviams gali sukelti teisinį netikrumą bei painiavą.

Komisija atmeta 213 pakeitimą ir dėl to, kad juo siekiama pakeisti sąrašo statusą iš „neišsamus“ į „galutinį“. Nors tai gali būti naudinga siekiant teisinio tikrumo, svarbu išvengti rizikos, kad aplinkybė, kuri turėtų būti ypatinga, bus pražiūrėta ir į sąrašą nebus įtraukta.

Komisija atmeta 240 pakeitimą (išbraukiamas sąrašas aplinkybių, kurios nelaikomos ypatingomis aplinkybėmis). Toks į 1 priedą įtrauktas sąrašas padeda užtikrinti teisinį aiškumą, kaip Komisija iš pradžių siūlė 2013 m.

Taikymo sritis

Europos Parlamentas siūlo išplėsti reglamento taikymo sritį, kad jis būtų taikomas ne tik ES vežėjų vykdomiems skrydžiams, bet ir vykdomiems skrydžiams į Sąjungą, ir jį taikyti visiems vežėjams, išbraukiant apribojimą „jei atitinkamą skrydį vykdančias oro vežėjas yra Sąjungos oro vežėjas“ (72 pakeitimas). Tai reikštų, kad reglamentas pirmą kartą būtų taikomas keleiviams, skraidantiems su ne ES vežėjais, vykdančiais skrydžius į ES oro uostus, ir taip būtų gerokai išplėsta keleivių teisių aprėptis visoje Europos oro erdvėje.

Komisija nesiūlė iš dalies keisti reglamento taikymo srities ir savo poveikio vertinime neįvertino tokio taikymo srities išplėtimo poveikio.

Nors Komisija tebėra pasirengusi peržiūrėti reglamento taikymo sritį ir ateityje įvertinti jurisdikcijų kolizijos riziką bei sunkumus, susijusius su vykdymo užtikrinimu, kaip siūloma per pirmąjį svarstymą priimtoje Tarybos pozicijoje pateiktame pakeitime, išbrauktame 191 pakeitimu, Komisija negali pritarti skubiam taikymo srities išplėtimui be išankstinio vertinimo. Todėl Komisija atmeta 48, 72 ir 191 pakeitimus.

75 ir 76 pakeitimais išbraukiamos per pirmąjį svarstymą priimtose Tarybos pozicijos dėl reglamento taikymo Gibraltaro oro uostui nuostatos. Kadangi šios nuostatos atspindi dabartinių diskusijų dėl ES ir JK susitarimo padėtį, Komisija prieštarauja šiam išbraukimui, todėl 75 ir 76 pakeitimus atmeta.

Subjektinė taikymo sritis

Pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalį, jis netaikomas tam tikriems keleiviams, visų pirma keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant lengvatinį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. 73 pakeitimu

¹ Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos bendrasis praktinis vadovas asmenims, rengiantiems Europos Sąjungos teisės aktus, 2015; Gairė Nr. 14.

Europos Parlamentas šią išimtį išbraukia. Komisija šiam išbraukimui nepritaria, nes nuostatoje numatyta pagrįsta (ir riboto taikymo) išimtis. Todėl Komisija 73 pakeitimą atmeta.

Atsisakymas vežti

Per pirmąjį svarstymą priimtoje Tarybos pozicijoje termino „atsisakymas vežti“ apibrėžtyje išlaikomos Tarybos pozicijoje išvardytos pagrindinės priežastys (sveikata, sauga, saugumas ar netinkami kelionės dokumentai), pagrindžiančios atsisakymą vežti, nes tos išimtys jau apibrėžtos Reglamente (EB) Nr. 261/2004 (2 straipsnio j punktas). Tai atitinka dabartinį reglamentą ir Komisija šios termino apibrėžties nesiūlė iš dalies keisti.

61 pakeitimu Europos Parlamentas siekia pagrįstas priežastis išbraukti. Tai reikštų, kad oro vežėjai atsisakymo vežti keleivius dėl teisėtų priežasčių atvejus turėtų laikyti atsisakymu vežti. Komisijos nuomone, tai būtų nepagrįsta našta oro vežėjams ir negali būti pateisinama. Todėl Komisija 61 pakeitimą atmeta.

Jei keleivius atsisakoma vežti be jų sutikimo, jie gali pasirinkti susigrąžinti už bilietą sumokėtą sumą. Pagal dabartines taisykles kompensacija turi būti išmokėta per kompensavimo terminą, t. y. per septynias dienas. EP pageidauja, kad atsisakymo vežti atveju išlaidos būtų kompensuotos nedelsiant (79 pakeitimas). Komisija mano, kad tai yra nepagrįsta našta skrydį vykdančiam oro vežėjui, nes bilieto kaina, atitinkanti nepanaudotas bilieto dalis (nepanaudotas skrydžio dalis), ne visada gali būti nustatyta iš karto, ypač jungiamųjų skrydžių atveju. Todėl Komisija 79 pakeitimą atmeta.

Draudimo polisas arba garantijų fondas

50 ir 87 pakeitimais oro transporto bendrovės įpareigojamos numatyti draudimo polius ir garantijų fondą. Nei Komisija, nei Taryba tokių taisyklių nepasiūlė. Komisija negali pritarti skubiam tokių taisyklių nustatymui iš anksto neįvertinusi. Todėl Komisija atmeta 50 ir 87 pakeitimus, nes ji tokių taisyklių poreikį jau vertina atlikdama Oro susisiekiimo paslaugų reglamento (EB) Nr. 1008/2008 peržiūrą.

Dviguba kompensacija

2013 m. Komisija pasiūlė, kad teisė į kompensaciją gali atsirasti tik vieną kartą, kai keleiviai kuo anksčiau nukreipiami kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą. Taryba šią nuostatą paliko per pirmąjį svarstymą priimtoje pozicijoje. 108 pakeitimu EP reikalauja, kad keleiviai ir toliau turėtų teisę į papildomą kompensaciją, jei tęsdami kelionę jie patirtų papildomų kelionės sutrikimų. Kadangi kelionės metu kompensacija turėtų būti mokama tik vieną kartą, Komisija siekia išlaikyti savo pirminiu pasiūlymu nustatytą pusiausvyrą, todėl šį pakeitimą atmeta.

Mokėjimo forma

Komisija atmeta 112 pakeitimą, kuriuo panaikinama aiški galimybė oro vežėjams susitarti su keleiviu dėl kompensacijos išmokėjimo kitomis nei gryniesiems pinigais formomis, pavyzdžiui, čekiu. Komisija pabrėžia, kad ši galimybė yra naudinga tam tikriems keleiviams, todėl ji turėtų būti išlaikyta, tačiau keleivis turėtų duoti aiškų sutikimą.

Terminai

Pagal Europos Parlamento poziciją, 84 pakeitimu reikalaujama, kad oro vežėjai elektroninėmis priemonėmis informuotų keleivius apie atšaukimo priežastis ne vėliau

kaip per 30 minučių nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko. Atsižvelgiant į tai, kad tokio atšaukimo priežastys gali būti sudėtingos, šis laikotarpis yra per trumpas.

118 pakeitimu Europos Parlamentas siūlo panaikinti kompensavimo termino pratęsimą iki 30 dienų tuo atveju, jei būtų aktyvuoti nenumatyti atvejų planai. Komisija pritaria tam, kad, jei būtų aktyvuoti nenumatyti atvejų planai, kompensavimo terminas būtų pratęstas, todėl negali pritarti 118 pakeitimui.

Komisija atmeta 129 pakeitimą, nes trijų valandų terminas, per kurį oro vežėjas turi įvykdyti savo pareigą suteikti pagalbą keleiviams, gali būti ne visais atvejais proporcingas (taip pat laikas gali būti trumpesnis, pvz., jei trikdžiai įvyksta po vidurnakčio), nustatyti apgyvendinimo kainų valstybėse narėse indeksą – didelė administracinė našta, indeksą taip pat reikėtų nustatyti trečiosioms šalims, o termino pratęsimas tuo atveju, jei būtų aktyvuoti nenumatyti atvejų planai, (tikriausiai per klaidą) paliktas nenurodytas.

Bilietai perleidimas

Komisija atmeta 145 pakeitimą (teisė perleisti bilietą keleivio ar artimo šeimos nario mirties atveju), nes mano, kad perleidus bilietą kitam asmeniui kiltų pavojus, kad bus sukurta juodoji bilietų pardavimo iš antrų rankų rinka, todėl to reikia vengti.

Informacijos reikalavimas mišriųjų bilietų atveju

Į per pirmąjį svarstymą priimtą Tarybos poziciją įtraukta oro vežėjų ir tarpininkų pareiga aiškiai informuoti keleivius, jei jie parduoda bilietą, kuriam taikomas vežimo oro transportu sutarčių derinys. Išbrauktu tekstu keleiviams siekta paaiškinti, kad jei jų bilietai nebūtų parduodami pagal vieną sutartį, jie neturėtų teisės, susijusios su kompensacija, sumokėtų sumų atgavimu, nukreipimu kitu maršrutu arba pagalba dėl praleisto vėlesnio skrydžio.

Komisija atmeta 151 pakeitimą, kuriuo ši pareiga išbraukiama.

Vykdymo užtikrinimas

Komisija atmeta 41 pakeitimą (Komisija paskelbia reglamento nesilaikančių vežėjų sąrašą), nes siūloma konstatuojamoji dalis neatitinka jokios esminės reglamento nuostatos. Be to, siūlomas įpareigojimas Komisijai būtų pernelyg didelė administracinė našta.

Komisija atmeta 168 pakeitimą (terminai / reagavimas į skundus), nes siūloma traktuotė – oro vežėjo arba tarpininko atsakymo į skundą nepateikimas laikomas jo sutikimu su keleivio reikalavimais – gali būti per plati ir sukelti teisinį netikrumą. Ji taip pat neatitiktų skundų nagrinėjimo teisinės struktūros pagal šį reglamentą ir nederėtų su skundų nagrinėjimo mechanizmais, numatytais visų rūšių transporto sektoriuose galiojančiuose keleivių teisių srities teisės aktuose.

Komisija atmeta 182 pakeitimą (Komisijos atliekami nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų patikrinimai), nes siūlomas įpareigojimas galėtų būti nesuderinamas su subsidiarumo principu, be to, turėtų didelių administracinių ir finansinių pasekmių Komisijai.

Komisija atmeta 186 pakeitimą (atitikties dokumentai) dėl papildomos administracinės naštos.

Skaidrumas dėl leidžiamo bagažo

Komisija atmeta 202 pakeitimą (skaidrumas / pagrindinių kelionės paslaugų pirkimas / papildomi mokesčiai), nes taisyklės, kaip šios paslaugos ir mokesčiai gali būti perkami ir turi būti rodomi skaidrumo tikslais, patenka į Oro susisiekimo paslaugų reglamento (EB) Nr. 1008/2008 taikymo sritį.

Rankinis bagažas

204 pakeitimu EP pageidauja, kad rankinį bagažą, kurio maksimalūs matmenys (ilgio, pločio ir aukščio suma) neviršija 100 cm, o maksimalus svoris – 7 kg, oro vežėjas pervežtų keleiviui nepatiriant papildomų išlaidų. Visų pirma reikėtų atsižvelgti į tai, kad atliekant Oro susisiekimo paslaugų reglamento peržiūrą, per kurią vykdytos atviros viešos konsultacijos baigtos 2025 m. gruodžio mėn., jau pradėtas šių dviejų klausimų poveikio vertinimas. Suinteresuotųjų šalių nuomonės šiais dviem klausimais išsiskyrė. Visų pirma Komisija yra susirūpinusi dėl galimų nenumatytų pasekmių priėmus standartą, kuris šiuo metu nėra plačiai taikomas. Dėl to gali padidėti rizika, kad oro transporto bendrovės sumažins dabartinius leidžiamus rankinio bagažo matmenis, kurie yra artimi IATA rekomenduojamiems maksimaliems matmenims (56 x 45 x 25 = 126 cm). Todėl Komisija atmeta 204 pakeitimą ir atitinkamą 144 pakeitimo nuostatą.

5. IŠVADA

Komisija toliau remis teisėkūros procesą, kad padėtų garantuoti subalansuotą ir teisiškai patikimą jo rezultatą, kuriuo būtų užtikrinta veiksminga keleivių apsauga ir kartu išlaikytas aviacijos sektoriaus sistemos proporcingumas ir veiksmingumas.

Komisija tebėra įsipareigojusi konstruktyviai bendradarbiauti su abiem teisėkūros institucijomis kitais procedūros etapais.