

Bruksela, 12 marca 2026 r.
(OR. en)

7297/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2013/0072 (COD)

AVIATION 44
CONSOM 83
CODEC 441

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	12 marca 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2026) 129 final
Dotyczy:	OPINIA KOMISJI na podstawie art. 294 ust. 7 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w przedmiocie poprawek Parlamentu Europejskiego do stanowiska Rady ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 129 final.

Załącznik: COM(2026) 129 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.3.2026 r.
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

OPINIA KOMISJI

**na podstawie art. 294 ust. 7 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
w przedmiocie poprawek Parlamentu Europejskiego
do stanowiska Rady**

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady
odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo
odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie
odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną
pasażerów i ich bagażu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

OPINIA KOMISJI

**na podstawie art. 294 ust. 7 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
w przedmiocie poprawek Parlamentu Europejskiego
do stanowiska Rady**

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady
odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo
odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie
odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną
pasażerów i ich bagażu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Art. 294 ust. 7 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej stanowi, że Komisja wydaje opinię w przedmiocie poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski w drugim czytaniu. Komisja przedstawia poniżej opinię w przedmiocie 243 poprawek zaproponowanych przez Parlament w odniesieniu do powyższego wniosku.

2. PRZEBIEG PROCEDURY

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (dokument COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD):	13 marca 2013 r.
Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu:	5 lutego 2014 r.
Data przekazania zmienionego wniosku do Rady:	Nie dotyczy
Data przyjęcia stanowiska Rady w pierwszym czytaniu:	16 września 2025 r.
Data poprawek Parlamentu Europejskiego w drugim czytaniu:	21 stycznia 2026 r.

3. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Wniosek ma na celu poprawę egzekwowania przepisów dzięki wyjaśnieniu kluczowych zasad i dorozumianych praw pasażerów, które w przeszłości były przedmiotem wielu sporów między liniami lotniczymi a pasażerami, oraz dzięki wzmocnieniu i lepszej koordynacji polityki egzekwowania przepisów na szczeblu krajowym, przy jednoczesnym uwzględnieniu zdolności finansowych przewoźników lotniczych. Jego celem jest również zapewnienie lepszego egzekwowania praw pasażerów w odniesieniu do bagażu zagubionego.

4. OPINIA KOMISJI W PRZEDMIOCIE POPRAWEK ZAPROPONOWANYCH PRZEZ PARLAMENT EUROPEJSKI

4.1. Streszczenie stanowiska Komisji

Parlament Europejski przyjął 243 poprawki. Komisja może przyjąć 115 poprawek w obecnej formie (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).

Komisja może przyjąć 92 poprawki częściowo, z zastrzeżeniem przeformułowania lub porozumienia co do zasady (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, 131–134, 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).

Komisja nie może poprzeć 36 poprawek (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 i 240).

Komisja z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Parlamentu Europejskiego na rzecz wzmocnienia przepisów, które zwiększają poziom ochrony pasażerów i usprawniają egzekwowanie ich praw w porównaniu z pierwotnym stanowiskiem Rady.

4.2. Poprawki Parlamentu w drugim czytaniu

Poniżej przedstawiono uzasadnienie stanowiska Komisji, koncentrujące się na najważniejszych poprawkach.

4.2.1. Poprawki przyjęte

Komisja przyjmuje poprawki 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.

Poprawki te wyjaśniają definicje, prawa pasażerów oraz obowiązki przewoźników lotniczych i pośredników. Poprawiają również tekst Rady w szczególności w odniesieniu do: rozpatrywania skarg przez przewoźników lotniczych i pośredników, wyznaczania krajowych organów wykonawczych, wymiany informacji i współpracy transgranicznej między krajowymi organami wykonawczymi, sankcji oraz współpracy między państwami członkowskimi a Komisją. Elementy te podnoszą jakość tekstu prawnego i zapewniają poprawę poziomu ochrony pasażerów, a także gwarantują dalsze dostosowanie do przepisów mających zastosowanie do innych rodzajów transportu.

4.2.2. Poprawki przyjęte częściowo

Limity bagażu

Za pomocą poprawki 144 PE dąży do wprowadzenia przepisów dotyczących bagażu podręcznego do rozporządzenia (WE) nr 261/2004, podczas gdy wniosek Komisji z 2013 r. zawiera przepisy dotyczące przewozu bagażu w art. 2 wniosku, który

zmienia rozporządzenie (WE) nr 2027/97, w tym odpowiedzialność krajowych organów wykonawczych za zapewnienie zgodności z tym rozporządzeniem.

Poprawka 144 wprowadza nowy art. 11a („Prawo do przedmiotu osobistego i bagażu podręcznego”) zawierający trzy ustępy: ust. 1 dotyczący „przedmiotów osobistych”, ust. 2 ustanawiający prawo do jednej sztuki bagażu podręcznego uwzględnionej w cenie biletu oraz ust. 3 dotyczący informowania o procedurze odzyskiwania przedmiotów osobistych i bagażu podręcznego pozostawionych w kabinie.

Komisja odrzuca propozycję uregulowania prawa do przewozu bagażu podręcznego bez dodatkowych kosztów (ust. 2 proponowanego nowego artykułu), o co wnioskował PE w poprawce 144 i poprawce 204 w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 lub w rozporządzeniu (WE) nr 2027/97. Taki środek musi być przedmiotem odpowiedniej oceny skutków, aby uniknąć niezamierzonych konsekwencji, a ocena taka jest w toku w ramach przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 (zob. również sekcja 4.2.4 pod nagłówkiem „Bagaż podręczny”).

W odniesieniu do pozostałych części poprawki 144 Komisja uważa, że ust. 1 nowego artykułu dotyczący „przedmiotu osobistego” również można byłoby lepiej uwzględnić w trwającym przeglądzie rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie przewozów lotniczych, gdyż w jego ramach środki dotyczące przedmiotu osobistego mogą podlegać pełnej ocenie skutków.

Natomiast gdyby kwestię tę (ust. 1) uwzględnić w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004, krajowe organy wykonawcze musiałyby też być odpowiedzialne za egzekwowanie tych przepisów (należy zauważyć, że Parlament Europejski nie zaproponował poprawki dotyczącej obowiązków krajowych organów wykonawczych na mocy rozporządzenia (WE) nr 2027/97, którą Komisja zaproponowała we wniosku z 2013 r.). Komisja może wykazać elastyczność co do tego, czy kwestię tę ma regulować rozporządzenie (WE) nr 261/2004 czy rozporządzenie (WE) nr 2027/97.

Komisja może przyjąć ust. 3 (dotyczący informowania pasażerów o procedurach w przypadku pozostawienia bagażu podręcznego w kabinie). Kwestię tę należy uregulować w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004.

Sprzęt służący do poruszania się – deklaracja interesu w dostawie

Poprawka 199 dotyczy specjalnej deklaracji interesu w dostawie, którą osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się mogą składać, aby koszty sprzętu służącego do poruszania się były pokrywane w przypadku utraty lub uszkodzenia tego sprzętu powyżej standardowej kwoty odszkodowania przewidzianej w konwencji montrealskiej i rozporządzeniu (WE) nr 2027/97. Poprawka ta zobowiązywałaby Komisję do przyjęcia wzoru formularza takiej specjalnej deklaracji. Komisja sprzeciwia się temu obowiązkowi, ponieważ stwarza on nadmierne obciążenie administracyjne, w tym dla przewoźników lotniczych, ponieważ byłiby oni zobowiązani do używania innego formularza niż zwykle stosowany. Komisja mogłaby poprzeć poprawkę 199 pod warunkiem skreślenia wymogu przyjęcia przez Komisję aktów wykonawczych określających wzór formularza, który należy stosować.

Terminy

Stanowisko Parlamentu Europejskiego różni się od stanowiska Rady w odniesieniu do różnych terminów nałożonych na przewoźników lotniczych w zakresie informowania pasażerów (poprawka 88), zwrotu należności pasażerom (poprawki

114, 124, 131), umożliwienia przedłużenia terminów w przypadku uruchomienia planu awaryjnego (poprawki 118 – zob. poprawki odrzucone poniżej – i 129) oraz przyjmowania skarg od pasażerów (165 i 180).

W odniesieniu do poprawki 88 Komisja zgadza się z zaproponowanym przez Parlament Europejski terminem informowania pasażerów o zdarzeniu, gdy tylko dane informacje są dostępne, nie później jednak niż w ciągu 30 minut, ponieważ przepis ten jest zgodny z wnioskiem Komisji (zob. art. 14 ust. 5 w COM(2013) 130 final).

W odniesieniu do poprawek 114 i 124 Komisja zgadza się na termin siedmiu dni na zwroty należności lub płatności tylko w przypadku braku zaangażowania pośredników. Jeśli są oni zaangażowani, zastosowanie powinny mieć przedłużone terminy (zob. nowy projekt art. 8a rozporządzenia (WE) nr 261/2004 we wniosku COM(2023) 753 final). W odniesieniu do poprawki 124 Komisja opowiada się za przedłużeniem terminów w przypadku uruchomienia planów awaryjnych i w związku z tym popiera stanowisko Rady, w którym proponuje się przedłużenie terminu zwrotu należności do 30 dni, podczas gdy Parlament Europejski zaproponował w poprawce 124 usunięcie możliwości takiego przedłużenia.

Jeśli chodzi o poprawkę 131, Komisja może zgodzić się z Parlamentem Europejskim co do terminu siedmiu dni na zwrot należności w przypadku umieszczenia w klasie niższej, ponieważ odpowiada to wymogom obecnych przepisów.

Egzekwowanie przepisów

Komisja może poprzeć pozasądowe rozstrzyganie sporów zaproponowane w poprawkach 40 i 185 jedynie częściowo, ponieważ Komisja sprzeciwia się wprowadzeniu obowiązkowego udziału linii lotniczych w procedurach pozasądowego rozstrzygania sporów oraz wiążącego charakteru decyzji w ramach pozasądowego rozstrzygania sporów bez uprzedniej oceny. Obowiązkowe pozasądowe rozstrzyganie sporów wraz z wiążącymi decyzjami nakładanymi na wszystkie państwa członkowskie wiązałoby się z dodatkowym obciążeniem administracyjnym i nie zostało poddane dokładnej ocenie. Tytułem informacji niedawne porozumienie w sprawie przeglądu dyrektywy w sprawie imprez turystycznych z podobnych powodów nie wprowadza tego wymogu w odniesieniu do imprez turystycznych.

4.2.3. Poprawki przyjęte z zastrzeżeniem przeformułowania lub porozumienia co do zasady

Nadzwyczajne okoliczności

W poprawce 99 Parlament Europejski wprowadza nowy artykuł dotyczący „nadzwyczajnych okoliczności”, przewidujący między innymi zawarty w załączniku wyczerpujący wykaz okoliczności uznawanych za „nadzwyczajne”, który Komisja może zmienić w drodze aktu delegowanego. Komisja mogłaby przyjąć poprawkę 99 w przypadku zastąpienia wyczerpującego wykazu niewyczerpującym wykazem.

Poprawki 86 i 93 przewidują obowiązek wypłaty przez przewoźnika lotniczego odszkodowania za odwołania i opóźnienia, jeżeli nie przedstawi on dowodu na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności. Nie wyznaczono jednak terminu na przedstawienie takiego dowodu przez przewoźnika lotniczego. Aby zagwarantować pewność prawa i szybkie rozstrzyganie sporów, Komisja mogłaby poprzeć te poprawki w przypadku dodania jasnego terminu, w którym przewoźnik lotniczy miałby przedstawić dowód na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności.

Poprawki 215–239 dotyczą różnych zdarzeń stanowiących nadzwyczajne okoliczności. Zasadniczo wykaz okoliczności przedstawiony przez Parlament Europejski w dużej mierze odzwierciedla istniejące orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, jednak w kilku przypadkach od niego odbiega. Bez uszczerbku dla swojego stanowiska, zgodnie z którym wykaz musi pozostać niewyczerpujący i podlegać przyszłym zmianom w drodze wykonywania przekazanych uprawnień, aby zapewnić jego aktualizację, Komisja może poprzeć konkretne okoliczności włączone do wykazu, pod warunkiem sformułowania ich w sposób odzwierciedlający ogólne podejście wypracowane w orzecznictwie.

Kwoty i progi odszkodowania

W odniesieniu do poprawek 100, 101 i 102 (kwoty odszkodowania proporcjonalne do odległości) oraz poprawek 105, 106 i 107 (progi powodujące powstanie obowiązku wypłaty odszkodowania) Komisja mogłaby, aby ułatwić osiągnięcie ogólnego kompromisu, wykazać się elastycznością w odniesieniu do progów, jak również kwot odszkodowania za opóźnienia, pod warunkiem że ostateczne porozumienie jak najskuteczniej i najefektywniej wzmocni prawa pasażerów, z jednoczesnym uwzględnieniem wpływu na rentowność przewoźników lotniczych.

Dostosowanie kwot odszkodowania

Za pomocą poprawki 104 Parlament Europejski dąży do zobowiązania Komisji, aby co trzy lata dostosowywała kwoty odszkodowania w drodze aktu delegowanego. Komisja może co do zasady wyrazić zgodę na ten wniosek z zastrzeżeniem przedłużenia terminu przeprowadzenia takiego przeglądu do pięciu lat, aby ograniczyć obciążenie administracyjne.

Wstępnie wypełnione formularze

Poprawki 88, 91, 97 i 111 nakładają na przewoźników lotniczych obowiązek dostarczania pasażerom wstępnie wypełnionych formularzy wniosków o odszkodowanie i zwrot należności. Komisja może przyjąć zasadę wymagania od przewoźników lotniczych dostarczenia wstępnie wypełnionych formularzy, aby zapewnić pasażerom możliwość skuteczniejszego dochodzenia swoich praw, z zastrzeżeniem dalszych poprawek redakcyjnych dotyczących: (i) treści formularza oraz (ii) okoliczności, w których należy go dostarczyć.

Poprawka 156 wymaga preredagowania, ponieważ odnosi się również do wstępnie wypełnionych formularzy dotyczących skarg na mocy art. 15a (poprawki 164–171), w którym nie wspomina się o takich formularzach.

Egzekwowanie przepisów

Komisja co do zasady przyjmuje poprawki dotyczące rozpatrywania skarg przez przewoźników lotniczych i pośredników, rozpatrywania skarg przez krajowe organy wykonawcze, pozasądowego rozstrzygania sporów, wyznaczania krajowych organów wykonawczych oraz zadań krajowych organów wykonawczych w zakresie egzekwowania przepisów. W celu zapewnienia jasności, spójności i pewności prawa następujące poprawki wymagają jednak przeformułowania: 40, 165, 173, 179 i 180.

Przekazane uprawnienia

Poprawka 187 (wykonywanie przekazanych uprawnień) przyznaje Komisji prawo do przyjmowania aktów delegowanych jedynie na okres pięciu lat, z możliwością przedłużenia. Komisja może przyjąć poprawkę 187 pod warunkiem przekazania tych uprawnień na czas nieokreślony.

Skargi dotyczące bagażu

W poprawce 194 Parlament Europejski wprowadza szczegółowe przepisy dotyczące skarg pasażerów w związku z uszkodzeniem lub opóźnieniem bagażu, przewidujące szczególne sposoby udostępniania przez porty lotnicze formularzy skarg. Chociaż Komisja co do zasady zgadza się z tą poprawką, wzywa do zapewnienia bardziej neutralnego technologicznie sposobu przekazywania formularza skarg.

Przedstawianie sprawozdań przez Komisję

Poprawka 211 nakłada na Komisję obowiązek składania sprawozdań z funkcjonowania zmienionego rozporządzenia. Komisja mogłaby poprzeć poprawkę 211, gdyby termin trzech lat przedłużono do pięciu lat od wejścia w życie zmienionego rozporządzenia, aby umożliwić pełną analizę jego skutków.

Osoby o szczególnych potrzebach

Poprawka 143 PE ma na celu nałożenie na przewoźników lotniczych odpowiedzialności, oprócz zapewnienia zmiany planu podróży i pomocy, również za odszkodowanie dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także dzieci bez opiekunów w przypadku spóźnienia na lot z powodu niewystarczającej pomocy w porcie lotniczym ze strony organu zarządzającego portem lotniczym. Poprawka upoważnia Komisję do szczegółowego określenia warunków takiego systemu oraz mechanizmów dochodzenia roszczeń przez przewoźników lotniczych wobec organów zarządzających portami lotniczymi w drodze aktu wykonawczego.

Wniosek Komisji nie zawierał takiego przepisu, w związku z czym Komisja nie przeprowadziła oceny skutków w tym zakresie. Komisja zauważa, że podczas obrad Rady państwa członkowskie zgłosiły bardzo niewiele takich przypadków.

Komisja zauważa również, że obowiązek udzielenia pomocy pasażerowi z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się w porcie lotniczym spoczywa na organie zarządzającym portem lotniczym zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1107/2006. Potencjalnemu zobowiązaniu przewoźnika lotniczego do wypłaty odszkodowania pasażerowi z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, który nie otrzymał skutecznej pomocy od organu zarządzającego portem lotniczym, musiałoby towarzyszyć wyraźne prawo przewoźnika lotniczego do żądania zwrotu tego odszkodowania od organu zarządzającego portem lotniczym.

Komisja może zatem przyjąć zasadę wyrażoną w poprawce 143 pod warunkiem uwzględnienia tych ważnych gwarancji prawnych.

W odniesieniu do dzieci bez opiekunów poprawka przewiduje, że odpowiedzialność spoczywa na przewoźniku lotniczym, który zgodził się na przewóz dziecka. W takich przypadkach Komisja może zgodzić się na prawo do odszkodowania.

Komisja podkreśla również, że akt wykonawczy mógłby obejmować jedynie realne uwarunkowania. Prawo do odszkodowania jako takie, jak również dalsze prawa do dochodzenia roszczeń powinny zatem stanowić część istotnych elementów samego prawa zawartego w akcie podstawowym.

4.2.4. Poprawki odrzucone przez Komisję

Motywy

W poprawce 54 wzywa się do włączenia ochrony praw pasażerów do umów międzynarodowych. Komisja odrzuca tę poprawkę, ponieważ nie odpowiada ona żadnemu przepisowi prawa materialnego w tekście rozporządzenia.

W poprawce 55 Parlament Europejski wzywa do utworzenia w portach lotniczych specjalnych udogodnień dla „pasażerów o znacznym stopniu niepełnosprawności”. Komisja odrzuca tę poprawkę, ponieważ kwestię tę należy uwzględnić w ramach rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą.

Definicje

Parlament Europejski wprowadza nową definicję „kosztu biletu lotniczego” w poprawce 57. Komisja odrzuca tę poprawkę, ponieważ kwestię tę poruszono we wniosku dotyczącym egzekwowania przepisów.

W poprawce 58 Parlament Europejski dodaje definicję „rezerwacji”. Terminu tego nie stosuje się w innych miejscach rozporządzenia, a zatem definicja ta jest zbędna. W związku z tym Komisja odrzuca poprawkę 58.

Za pomocą poprawek 62 i 63 Parlament Europejski skreślił kilka wierszy z definicji „odwołania”. Ponieważ elementy te wywodzą się z orzecznictwa, ich skreślenie sprawia, że definicja staje się niepełna i niejednoznaczna. Skreślenia te zostają zatem odrzucone.

W poprawce 68 Parlament Europejski dodał tekst do definicji „lotów łączonych” odnoszący się do jednej umowy przewozu. Takie odniesienie nie jest konieczne i może wprowadzać w błąd. Ten dodany tekst zostaje zatem odrzucony.

Nadzwyczajne okoliczności

W poprawce 67 Parlament Europejski skreślił definicję terminu „nadzwyczajnych okoliczności” i przeniósł ją do art. 6c. Dla zachowania spójności i zgodnie z wytycznymi dotyczącymi redagowania aktów prawnych¹ wszystkie definicje powinny być zawarte w jednym artykule (art. 2). W związku z tym skreślenie to zostaje odrzucone.

Komisja odrzuca poprawki 213 i 214 (charakterystyka nadzwyczajnych okoliczności jako „możliwych do uznania” za nadzwyczajne), ponieważ uważa, że taka charakterystyka nadzwyczajnych okoliczności jest niejasna i w związku z tym może prowadzić do niepewności prawa i dezorientacji pasażerów.

Komisja odrzuca poprawkę 213 również dlatego, że ma ona na celu zmianę statusu wykazu z „niewyczerpującego” na „wyczerpujący”. Chociaż może być to korzystne dla pewności prawa, należy unikać ryzyka, że okoliczność, która powinna być uznana za nadzwyczajną, zostanie pominięta i nie będzie uwzględniona w wykazie.

Komisja odrzuca poprawkę 240 (skreślenie wykazu okoliczności, których nie uważa się za nadzwyczajne). Taki wykaz zawarty w załączniku 1 przyczynia się do jasności prawa, zgodnie z pierwotnym wnioskiem Komisji z 2013 r.

Zakres

¹ Wspólny przewodnik praktyczny Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji przeznaczony dla osób redagujących akty prawne Unii Europejskiej, 2015 r.; wytyczna 14.

Parlament Europejski proponuje rozszerzenie zakresu rozporządzenia w odniesieniu do lotów przylatujących do Unii z lotów obsługiwanych przez unijnych przewoźników na wszystkich przewoźników, przez usunięcie ograniczenia „jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest unijnym przewoźnikiem lotniczym” (poprawka 72). Oznaczałoby to, że pasażerowie korzystający z usług przewoźników spoza UE obsługujących loty do portów lotniczych UE byłiby po raz pierwszy objęci rozporządzeniem, co znacznie rozszerzyłoby zakres praw pasażerów w całej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Komisja nie zaproponowała zmiany zakresu rozporządzenia i nie oceniła wpływu takiego rozszerzenia zakresu w swojej ocenie skutków.

Chociaż Komisja pozostaje otwarta na przegląd zakresu rozporządzenia w drodze oceny w przyszłości ryzyka konfliktu jurysdykcji i trudności w egzekwowaniu przepisów – zgodnie z propozycją zawartą w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu skreśloną w poprawce 191 – Komisja nie może poprzeć natychmiastowego rozszerzenia zakresu bez uprzedniej oceny. W związku z tym Komisja odrzuca poprawki 48, 72 i 191.

Poprawki 75 i 76 skreślają przepisy zawarte w stanowisku Rady w pierwszym czytaniu dotyczące stosowania rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze. Ponieważ przepisy te odzwierciedlają stan obecnych dyskusji na temat umowy między UE a Zjednoczonym Królestwem, Komisja sprzeciwia się tym skreśleniom i w związku z tym odrzuca poprawki 75 i 76.

Zakres podmiotowy

Art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wyłącza z zakresu jego stosowania niektórych pasażerów, w szczególności pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy niżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio powszechnie dostępna. W poprawce 73 Parlament Europejski skreśla to wyłączenie. Komisja sprzeciwia się temu skreśleniu, ponieważ przepis ten przewidywał uzasadnione (i ograniczone) wyłączenie. W związku z tym Komisja odrzuca poprawkę 73.

Odmowa przyjęcia na pokład

W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu utrzymano w definicji „odmowy przyjęcia na pokład” racjonalnie uzasadnione przyczyny wymienione w stanowisku Rady (zdrowie, bezpieczeństwo, ochrona lub niewłaściwe dokumenty podróży) uzasadniające odmowę przyjęcia na pokład, ponieważ wyjątki te określono już w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 (art. 2 lit. j)). Odpowiada to obowiązującemu rozporządzeniu, a Komisja nie zaproponowała zmiany tej definicji.

W poprawce 61 Parlament Europejski dąży do skreślenia racjonalnie uzasadnionych przyczyn. Oznaczałoby to, że przewoźnicy lotniczy musieliby traktować przypadki odmowy przewozu pasażerów z racjonalnie uzasadnionych przyczyn jako odmowę przyjęcia na pokład. Zdaniem Komisji stanowiłoby to nadmierne obciążenie dla przewoźników lotniczych i jest nieuzasadnione. W związku z tym Komisja odrzuca poprawkę 61.

W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli mogą oni żądać zwrotu ceny biletu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami zwrot musi nastąpić w terminie przewidzianym na zwrot należności, tj. w ciągu siedmiu dni. PE domaga się natychmiastowego zwrotu należności w przypadku odmowy przyjęcia na pokład (poprawka 79). Komisja uważa to za nadmierne obciążenie dla obsługującego przewoźnika lotniczego, ponieważ ceny biletu odpowiadającej niewykorzystanym

częściom biletu (niewykorzystane odcinki lotu) nie zawsze można ustalić natychmiast, zwłaszcza w przypadku lotów łączonych. W związku z tym Komisja odrzuca poprawkę 79.

Polisa ubezpieczeniowa/fundusz gwarancyjny

Poprawki 50 i 87 nakładają na linie lotnicze obowiązek zapewnienia polis ubezpieczeniowych i funduszu gwarancyjnego. Komisja nie zaproponowała takich przepisów, podobnie jak Rada. Komisja nie może poprzeć natychmiastowego wprowadzenia takich przepisów bez uprzedniej oceny. Komisja odrzuca zatem poprawki 50 i 87, ponieważ dokonuje oceny potrzeby wprowadzenia takich przepisów już w kontekście trwającego przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie przewozów lotniczych.

Podwójne odszkodowanie

W 2013 r. Komisja zaproponowała, by prawo do odszkodowania mogło powstać tylko raz, gdy dokonuje się zmiany planu podróży pasażerów w najwcześniejszym możliwym terminie do miejsca docelowego. Rada utrzymała ten przepis w swoim stanowisku w pierwszym czytaniu. W poprawce 108 PE wymaga, aby pasażerowie nadal kwalifikowali się do otrzymania dodatkowego odszkodowania w przypadku dalszych zakłóceń w podróży w przypadku jej kontynuowania. Ponieważ odszkodowanie powinno być należne tylko raz w trakcie podróży, Komisja dąży do zachowania równowagi przewidzianej w pierwotnym wniosku i w związku z tym odrzuca tę poprawkę.

Forma płatności

Komisja odrzuca poprawkę 112, w której eliminuje się wyraźną możliwość uzgodnienia przez przewoźników lotniczych z pasażerem wypłaty odszkodowania w formie innej niż gotówka, np. w formie bonu. Komisja podkreśla, że jest to użyteczna opcja dla niektórych pasażerów i dlatego należy ją zachować z zastrzeżeniem wyrażnej zgody pasażera.

Terminy

Stanowisko Parlamentu Europejskiego wymaga w poprawce 84, aby przewoźnicy lotniczy informowali pasażerów drogą elektroniczną o przyczynach odwołania lotu nie później niż 30 minut po planowanym czasie odlotu. Biorąc pod uwagę potencjalną złożoność przyczyn takich odwołań lotów, termin ten jest zbyt krótki.

Parlament Europejski proponuje w poprawce 118 skreślenie przedłużenia terminu zwrotu należności do 30 dni w przypadku uruchomienia planów awaryjnych. Komisja opowiada się za przedłużeniem terminu zwrotu należności w przypadku uruchomienia planów awaryjnych i w związku z tym nie może przyjąć poprawki 118.

Komisja odrzuca poprawkę 129, ponieważ trzygodzinny termin, w jakim przewoźnik lotniczy miałby wywiązać się z obowiązku udzielenia pomocy pasażerom, może nie być proporcjonalny we wszystkich przypadkach (może być również krótszy, np. jeżeli zakłócenie wystąpi po północy), ustanowienie wskaźnika cen zakwaterowania w państwach członkowskich powoduje duże obciążenie administracyjne, a wskaźnik byłby potrzebny również w odniesieniu do państw trzecich, a także ponieważ przedłużenie terminu w przypadku uruchomienia planów awaryjnych pozostało otwarte (prawdopodobnie błędnie).

Przeniesienie biletów

Komisja odrzuca poprawkę 145 (prawo do przeniesienia biletu w przypadku śmierci pasażera lub bliskiego członka rodziny), ponieważ uważa, że przenoszenie biletu na inną osobę groziłoby stworzeniem czarnego rynku biletów z drugiej ręki, czego należy unikać.

Wymóg informacyjny w przypadku biletów łączonych

W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu nałożono na przewoźników lotniczych i pośredników obowiązek jasnego informowania pasażerów w przypadku sprzedaży biletu objętego połączeniem umów transportu lotniczego. Skreślony tekst miał na celu wyjaśnienie pasażerom, że gdyby biletów nie sprzedano im na podstawie jednej umowy, nie przysługiwałoby im prawo do odszkodowania, zwrotu należności, zmiany planu podróży lub pomocy w przypadku utraty kolejnych lotów.

Komisja odrzuca poprawkę 151, która usuwa ten obowiązek.

Egzekwowanie przepisów

Komisja odrzuca poprawkę 41 (publikacja przez Komisję wykazu przewoźników nieprzestrzegających przepisów rozporządzenia), ponieważ proponowany motyw nie odpowiada żadnemu przepisowi prawa materialnego w tekście rozporządzenia. Ponadto proponowany obowiązek Komisji stanowiłby nadmierne obciążenie administracyjne.

Komisja odrzuca poprawkę 168 (terminy/reakcja na skargi), ponieważ proponowane podejście, które polega na uznaniu braku odpowiedzi ze strony przewoźnika lotniczego lub pośrednika na skargę za akceptację roszczeń pasażera, mogłoby być daleko idące i powodować niepewność prawa. Nie odpowiadałoby to również strukturze prawnej rozpatrywania skarg na podstawie niniejszego rozporządzenia ani nie byłoby spójne z mechanizmami rozpatrywania skarg na podstawie obowiązujących przepisów dotyczących praw pasażerów we wszystkich rodzajach transportu.

Komisja odrzuca poprawkę 182 (kontrole krajowych organów wykonawczych przeprowadzane przez Komisję), ponieważ proponowany obowiązek mógłby być niezgodny z zasadą pomocniczości oraz wiązałby się z istotnymi skutkami administracyjnymi i finansowymi dla Komisji.

Komisja odrzuca poprawkę 186 (dokumenty zgodności) ze względu na zwiększone obciążenie administracyjne.

Przejrzystość limitów bagażu

Komisja odrzuca poprawkę 202 (przejrzystość/zakup podstawowych usług turystycznych/dodatkowe opłaty), ponieważ zasady dotyczące sposobu zakupu takich usług i pobierania opłat oraz ich prezentowania do celów przejrzystości wchodzą w zakres rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w sprawie przewozów lotniczych.

Bagaż podręczny

W poprawce 204 PE domaga się, aby przewoźnik lotniczy przewoził bagaż podręczny o maksymalnym wymiarze 100 cm (suma szerokości, długości i wysokości) i maksymalnej masie 7 kg bez dodatkowych kosztów dla pasażera. W szczególności należy wziąć pod uwagę, że rozpoczęto już ocenę skutków dotyczącą tych dwóch kwestii w kontekście przeglądu rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych, w ramach którego otwarte konsultacje publiczne zakończono

w grudniu 2025 r. Opinie zainteresowanych stron na temat tych dwóch kwestii są podzielone. W szczególności Komisja jest zaniepokojona możliwymi niezamierzonymi konsekwencjami przyjęcia normy, która nie jest obecnie powszechnie stosowana. Mogłoby to zwiększyć ryzyko ograniczenia przez linie lotnicze limitów bagażu podręcznego w stosunku do obecnych poziomów, które są zbliżone do zalecanych przez IATA maksymalnych limitów (56 x 45 x 25 = 126 cm). W związku z tym Komisja odrzuca poprawkę 204 i odpowiadający jej przepis zawarty w poprawce 144.

5. WNIOSEK

Komisja będzie nadal wspierać proces legislacyjny, aby ułatwić osiągnięcie wyważonego i solidnego pod względem prawnym wyniku, który zapewni skuteczną ochronę pasażerów, z jednoczesnym zachowaniem proporcjonalnych i wykonalnych ram dla sektora lotnictwa.

Komisja podtrzymuje swoje zobowiązanie do konstruktywnej współpracy z obydwojema współprawodawcami na kolejnych etapach procedury.