



C/2025/5783

30.10.2025.

**Padomes paskaidrojuma raksts: Padomes Nostāja (ES) Nr. 10/2025 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, un Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus**

(C/2025/5783)

## I. IEVADS

1. Komisija 2013. gada martā pieņēma priekšlikumu <sup>(1)</sup> pārskatīt Regulu (EK) Nr. 261/2004 un Regulu (EK) Nr. 2027/97.
2. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2013. gada 11. jūlijā pieņēma atzinumu. Reģionu komiteja nolēma atzinumu nesniegt.
3. Eiropas Parlaments 2014. gada februārī pabeidza izskatīšanu pirmajā lasījumā <sup>(2)</sup>.
4. Padome savu nostāju pirmajā lasījumā pieņēma 2025. gada 29. septembrī.

## II. MĒRĶIS

5. Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt, ka gaisa pārvadātāji nodrošina augstu aizsardzības līmeni aviopasažieriem ceļojuma traucējumu laikā, vienlaikus nodrošinot pareizo līdzsvaru starp pasažieru un nozares ilgtermiņa interesēm.

## III. PADOMES NOSTĀJAS PIRMAJĀ LASĪJUMĀ ANALĪZE

### A. Vispārīga informācija

6. Eiropas Parlaments pieņēma 168 grozījumus Komisijas priekšlikumā. Daudzi no tiem Padomei ir lielā mērā pieņemami, un tādēļ Padome tos ir iekļāvusi savā nostājā pirmajā lasījumā pilnībā, daļēji vai principā.
7. Pārējie grozījumi Padomei nebija pieņemami, cita starpā tāpēc, ka to pievienotā vērtība bija neskaidra vai tie nesaskanēja ar citām tās nostājas pirmajā lasījumā daļām, vai tāpēc, ka tie nav saderīgi ar citiem ES tiesību aktiem vai ir kļuvuši lieki sakarā ar turpmākiem tiesību aktu priekšlikumiem.
8. Tāpat Padomes nostājā pirmajā lasījumā ir iekļautas vairākas izmaiņas, kas nav paredzētas Eiropas Parlamenta nostājā. Šā paskaidrojuma raksta D iedaļā ir aprakstītas galvenās būtiskās izmaiņas. Turklāt ir atspoguļoti nozīmīgi Tiesas nolēmumi, kas pieņemti kopš 2013. gada, un daži noteikumi ir sīkāk precizēti, ņemot vērā šos nolēmumus un regulu piemērošanā gūto pieredzi. Tāpat, lai nodrošinātu konsekveni ar Komisijas priekšlikumiem par izpildi un multimodāliem braucieniem, Padomes nostājā termiņi un terminoloģija ir cik vien iespējams pieskaņoti vispārējām pieejām, par kurām Padome vienojās 2024. gada decembrī attiecībā uz minētajiem priekšlikumiem. Visbeidzot, tekstā veikti redakcionāli grozījumi, lai to padarītu skaidrāku un nodrošinātu ierosināto regulu viengabalainību.

### B. Padomes nostājā pirmajā lasījumā iekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

9. Padomes nostājā pirmajā lasījumā vai nu pilnībā vai daļēji, vai arī kā teksts ar tieši tādu pašu vai daļēji tādu pašu mērķi ir iekļauti šādi grozījumi: Nr. 38, 39, 174/REV, 52, 57, 64, 66, 70, 71, 77, 78, 82, 86, 90, 92, 94, 97, 107, 108, 109, 111, 126, 128, 141, 151, 150, 158, 162, 163, 164.

<sup>(1)</sup> Dok. 7615/13.

<sup>(2)</sup> Dok. 5941/14.

## 10. Tomēr:

- Lidostas ārkārtas rīcības plāni ir noteikti 10.a pantā un tie ir obligāti tām Savienības lidostām, kurās apkalpo vairāk nekā piecus miljonus pasažieru gadā, un dalībvalstīm ir iespēja šo prasību attiecināt arī uz tām to teritorijā esošām lidostām, kurās apkalpoto pasažieru skaits ir zemāks par minēto robežvērtību; šos plānus valsts izpildiestādēm nosūta tikai pēc to pieprasījuma.
- Kompensācijas summas ir jāatjaunina saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu.
- Ja pasažieris pats organizē maršruta maiņu, izmaksu atlīdzinājuma apmērs var sasniegt 400 % no biļetes pilnas cenas.
- Lai uzlabotu regulas skaidrību, ir sīkāk precizētas prasības attiecībā uz pasažieru informēšanu traucējuma gadījumā, un minētās prasības ir pievienotas 4., 5. un 6. pantā.
- Visa saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 261/2004 pasažieriem paredzētā informācija tiek sniegta piekļūstamā formātā.
- Termiņi, kas Padomes nostājā noteikti 16.a pantā, ir pasažieriem labvēlīgāki.
- Lai gan Eiropas Parlaments paredz deleģēto aktu pieņemšanu, Padome uzskata, ka, ņemot vērā politisko nozīmi, ir lietderīgāk, ka ārkārtas apstākļu sarakstu atjaunina abi likumdevēji saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu.
- Būtu jārespektē Regulā (EK) Nr. 1008/2008 paredzētais cenu noteikšanas brīvības princips.

**C. Padomes nostājā pirmajā lasījumā neiekļautie Eiropas Parlamenta grozījumi**

11. Padome nepieņēma šādus grozījumus: Nr. 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 65, 67, 68, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 91, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 113, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 127, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 161, 165, 166, 167, 168, 169.

12. Tie nebija pieņemami šādu iemeslu dēļ.

*Mijiedarbība ar citiem ES tiesību aktiem un tiesību principiem*

- Grozījumi Nr. 40 un 56 neatbilst Direktīvai (ES) 2015/2302.
- Grozījumi Nr. 42 un 55 ir lieki, ņemot vērā Komisijas priekšlikumu attiecībā uz pasažieru tiesībām multimodālu braucienu kontekstā.
- Grozījumi Nr. 47, 48, 102, 114, 115 un 117 ir lieki, ņemot vērā Komisijas priekšlikumu par pasažieru tiesību izpildi.
- Grozījums Nr. 96 neatbilst Direktīvā (ES) 2015/2302 noteiktajām robežvērtībām.
- Grozījumā Nr. 69 ir noteikti pienākumi gaisa pārvadātāja maksātspējas gadījumā, kuri būtu labāk risināmi Regulas (EK) Nr. 1008/2008 pārskatīšanas kontekstā.
- Grozījums Nr. 101 ir pretrunā Regulas (EK) Nr. 1107/2006 7. pantā noteiktajam lidostas vadības dienestu pienākumam.
- Grozījums Nr. 104 ir nesaderīgs ar civiltiesībām un komercīgumu principiem.
- Grozījumi Nr. 116 un 156 neietilpst Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības jomā un ir pretrunā citiem ES tiesību aktiem.
- Grozījumi Nr. 119, 120, 121, 122, 129, 130, 131, 132 un 135 ir pretrunā dalībvalstu procesuālās autonomijas principam.
- Grozījums Nr. 145 neatbilst Monreālas konvencijai.
- Grozījums Nr. 147 ir pretrunā Regulā (EK) Nr. 1107/2006 noteiktajiem pienākumiem.

*Ierobežota pievienotā vērtība*

- Grozījumi Nr. 93, 112 un 127 vairs nav aktuāli.
- Grozījumi Nr. 59, 134, 161, 165, 166, 167 un 168, pēc Padomes domām, varētu radīt juridisku neskaidrību.
- Padomes ieskatā grozījumi Nr. 41, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 149, 152, 155 un 159 nesniegtu nekādu pievienoto vērtību.

*Neatbilstība judikatūrai*

- No grozījumiem Nr. 43 un 61 izriet, ka izmaiņas lidojumu sarakstā tiek uzskatītas par iekāpšanas atteikumu, ko Padome uzskatīja par nepiemērotu.
- Ar grozījumu Nr. 73 ir mēģināts definēt tiesības uz atlīdzinājumu un maršruta maiņu gadījumā, ja lidojuma grafiks tiek mainīts vairāk nekā trīs stundas pirms sākotnējā izlidošanas laika, bet vienlīdzīgas attieksmes princips paredz, ka atlīdzinājuma, maršruta maiņas un kompensācijas gadījumā laika robežvērtībām ir jābūt saskaņotām.
- Padomes nostāja ir tāda, ka novirzīts lidojums ir uzskatāms par atceltu lidojumu, ievērojot konkrētus nosacījumus, kas atšķiras no nosacījumiem, kuri ierosināti grozījumos Nr. 44 un 51.

*Komisijas priekšlikums ir piemērotāks*

- Ārkārtas apstākļus to būtības dēļ nevar paredzēt. Ārkārtas apstākļu sarakstam būtu jāpaliek neizsmeļošam atbilstīgi Komisijas priekšlikumam un nevis, kā paredzēts grozījumos Nr. 45 un 160.
- Saskaņā ar judikatūru un Komisijas priekšlikumu tiesībām būtu jāattiecas tikai uz savienotiem lidojumiem saskaņā ar vienu gaisa transporta līgumu, nevis, kā paredzēts grozījumā Nr. 46.
- Lidojuma cenu aprēķina saskaņā ar Komisijas priekšlikumu, nevis, kā paredzēts grozījumā Nr. 49.
- Ar grozījumu Nr. 58 svīturo tūlītēju atbalstu un kompensāciju bez pieprasījuma, kā to ieteikusi Komisija, un mazina pasažieru tiesības.
- Salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu grozījums Nr. 98 palielina pasažieriem piedāvāto iespēju sarežģītību un rada juridiskas neskaidrības par to izdevumu apmēru, kurus varētu segt.
- Saskaņā ar grozījumu Nr. 100 paziņojums attiecas uz visiem braucieniem ar vienu un to pašu biļeti, savukārt Padome uzskata, ka paziņojums attiecas uz visiem braucieniem saskaņā ar vienu un to pašu līgumu, kā to ierosinājusi Komisija.

*Padomes izmantotā atšķirīgā pieeja*

- Grozījumi Nr. 50, 63, 72, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 99 un 105 neatbilst Padomes ieviestajām izmaiņām, kuru galvenie elementi ir izklāstīti turpmāk D iedaļā.
- Pasažieru pienākums ierasties uz iekāpšanu attiecas tikai iekāpšanas atteikuma gadījumā, ja vien pasažieri nav iepriekš informēti, pretēji grozījumam Nr. 53, kas šo pienākumu piemēro visiem traucējumiem.
- Grozījums Nr. 54 no Regulas par aviopasažieru tiesībām darbības jomas izslēdz bērnus vecumā līdz diviem gadiem, kuriem nav rezervēta atsevišķa sedvieta, un tas varētu radīt būtiskas problēmas saistībā ar maršruta maiņu un atbalstu pasažieriem.
- Grozījums Nr. 60 paplašina iespēju labot vairākas pareizrakstības kļūdas un grozījums Nr. 169 ierobežo gaisa pārvadātāju iespēju atteikt iekāpšanu pasažierim ar nederīgiem dokumentiem. Minētajiem grozījumiem varētu būt būtiska juridiska un operacionāla ietekme uz gaisa pārvadātājiem.
- Grozījumi Nr. 65 un 75 ierobežo iespēju pamatoties uz ārkārtējiem apstākļiem, attiecinot to tikai uz diviem lidojumiem rotācijas secībā, savukārt Padomes nostājā šī iespēja ir ierobežota līdz trim lidojumiem rotācijā.

- Grozījums Nr. 103 neatbilst Padomes pieejai un pašreizējam tiesību aktu stāvoklim, kas izslēdz divkāršu kompensāciju.
- Grozījumi Nr. 80 un 118 nav saskaņoti ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 darbības jomu.
- Grozījums Nr. 124 neatbilst Padomes izmantotajai pieejai attiecībā uz ārpustiesas strīdu izšķiršanas mehānismiem.

#### *Nepamatots slogs*

- Grozījumi Nr. 67, 68, 106, 110 un 144 uzliek lidostu administrācijām un gaisa pārvadātājiem nesamērīgus pienākumus.
- Noteikumu par savienotajiem lidojumiem piemērošana citiem transporta veidiem, ko izmanto maršruta maiņai, kā paredzēts 89. grozījumā, rada operacionālas grūtības.
- Grozījumi Nr. 91, 152, 153, 154 un 157 ievieš nesamērīgu slogu gaisa pārvadātājam, un tas varētu radīt nopietnas operacionālas grūtības.
- Grozījuma Nr. 95 ieviešanai būtu nepieciešams ietekmes novērtējums.
- Grozījums Nr. 113 uzliek nesamērīgas izmaksas gaisa pārvadātājiem.
- Grozījumi Nr. 123 un 148 radītu nevajadzīgu administratīvo slogu valsts izpildiestādēm.
- Grozījums Nr. 125 radītu nepamatotu un nesamērīgu administratīvo slogu gaisa pārvadātājiem un valsts izpildiestādēm.

#### **D. Citas izmaiņas, kas ir iekļautas Padomes nostājā pirmajā lasījumā**

##### **13. Izmaiņas pēc būtības salīdzinājumā ar Komisijas sākotnējo priekšlikumu galvenokārt attiecas uz noteikumiem par kompensācijām:**

- pasažieriem, kuri tiek informēti par viņu lidojuma atcelšanu mazāk nekā 14 dienas pirms izlidošanas, tagad vairumā gadījumu ir tiesības uz kompensāciju. Šajā nolūkā gaisa pārvadātājiem ir jānodrošina atcelto lidojumu pasažieriem iepriekš aizpildīta veidlapa kompensācijas pieprasīšanai.
- Lai aprēķinātu kavēšanos un kompensācijas summu, piemēro tās pašas attālumu robežvērtības: 1) braucieniem Savienības iekšienē un braucieniem mazāk nekā 3 500 km attālumā un 2) braucieniem vairāk nekā 3 500 km attālumā. Šīs robežvērtības atspoguļo operacionālo ierobežojumu, pasažieru pieredzes un konkurences apstākļu atšķirības braucienos Savienībā.
- Padomes nostājā ir noteikts, ka laika robežvērtība kompensācijai ir 4 un 6 kavēšanās stundas, savukārt Komisija ierosināja trīs robežvērtības – 5/9/12 stundas atkarībā no attāluma.
- Kompensācijas summa ES iekšējos lidojumos vai lidojumos mazāk nekā 3 500 km attālumā, tika nedaudz palielināta, lai kompensētu kavēšanās laika robežvērtības palielinājumu par vienu stundu. Kompensācijas summa lidojumos vairāk nekā 3 500 km attālumā tika nedaudz samazināta, lai mazinātu konkurences izkropļojumus, kas rodas starptautiskās konkurences dēļ tālsatiksmes lidojumos.
- Gaisa pārvadātāji nedrīkst panākt tādu brīvprātīgu vienošanos ar pasažieri, kas aizstāj kompensāciju, nevienā citā gadījumā, izņemot iekāpšanas atteikumu.
- Trīs gadu laikā pēc Regulas (EK) Nr. 261/2004 piemērošanas (redakcijā, kas izrietēs no šā tiesību akta grozījuma) Komisija ir pilnvarota novērtēt nepieciešamību koriģēt kompensācijas robežvērtības, pamatojoties uz statistiku par atcelšanas un kavēšanās dinamiku iepriekšējos piecos gados un katru gadu kopš šīs regulas piemērošanas dienas.
- Pasažieris var iesniegt pieprasījumu vai sūdzību gaisa pārvadātājam ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc traucējuma dienas. Ir noteikts 14 dienu termiņš no pieprasījuma iesniegšanas datuma, kurā gaisa pārvadātājam ir jāizmaksā kompensācija vai jāsniedz pasažierim pamatota atbilde.

14. Turpmāk tekstā ir apkopotas citas izmaiņas pēc būtības.

- Ir pastiprināti gaisa pārvadātāju un starpnieku pienākumi attiecībā uz informāciju pirms līguma noslēgšanas un informāciju traucējuma gadījumā.
- Ja traucējuma gadījumā pasažieris pieprasa atlīdzinājumu par savu lidojumu, šāda atlīdzināšana notiek automātiski.
- Ir ievērojami uzlaboti maršruta maiņas noteikumi. Gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem alternatīvas saviem pakalpojumiem (piemēram, cita gaisa pārvadātāja pakalpojumi vai cits transporta veids), lai pasažieri varētu ierasties galamērķī pēc iespējas ātrāk. Ja trīs stundu laikā pēc tam, kad pasažieris ir apstiprinājis savu izvēli mainīt maršrutu, gaisa pārvadātājs nepiedāvā maršruta maiņu, pasažieris var pats veikt pasākumus.
- Ir precizēti un pastiprināti arī noteikumi par pasažieriem sniedzamo atbalstu. Ir sīki aprakstītas tiesības uz atspirdzinājumiem, pārtiku un izmitināšanu. Ja gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus attiecībā uz atbalsta sniegšanu, pasažieriem ir tiesības pašiem veikt pasākumus un 14 dienu laikā saņemt atlīdzinājumu no gaisa pārvadātāja.
- Saskaņā ar Komplekso ceļojumu direktīvu ārkārtas apstākļu gadījumā gaisa pārvadātājs var ierobežot nodrošināto izmitināšanu līdz trim nakšīm bez viesnīcas cenas ierobežojuma. Nakšu skaita ierobežojums neattiecas uz personām ar īpašām vajadzībām.
- Gadījumā, ja notikusi aizkavēšanās uz perona vai manevrēšanas zonā, ko nosaka, sākot no durvju atvēršanas un aizvēršanas brīža, pasažieriem ir tiesības uz minimālo atbalstu, un pēc trim stundām pasažieriem ir jāizkāpj.
- Ir būtiski nostiprinātas to pasažieru tiesības, kas ir pasažieri ar īpašām vajadzībām, piemēram, personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personas ar invaliditāti, kā arī grūtnieces, bērni un personas, kurām vajadzīga īpaša medicīniskā palīdzība. Ir aizliegts atteikt iekāpšanu personām ar īpašām vajadzībām. Tiek ieviesta iespēja ceļot kopā ar atzītiem servisa suņiem, un personas ar īpašām vajadzībām var apsēdināt kopā ar personām, kas viņus pavadā. Pārvietošanās palīgīdzekļu bojājuma, nozaudēšanas, iznīcināšanas gadījumā vai atzītu servisa suņu ievainojuma vai nāves gadījumā gaisa pārvadātājam ir jānodrošina pagaidu aizstājējs vai alternatīvs risinājums aizstāšanai.
- Lai uzlabotu vienlīdzīgu konkurences apstākļus starp Savienības un trešo valstu gaisa pārvadātājiem, Komisija ir pilnvarota trīs gadu laikā pēc Regulas (EK) Nr. 261/2004 piemērošanas izvērtēt iespēju paplašināt regulas darbības jomu, attiecinot to arī uz pasažieriem, kas ierodas no trešām valstīm lidojumos, ko apkalpo trešo valstu gaisa pārvadātāji, un ieteikt iespējamus veidus, kā turpmāk risināt jurisdikciju konfliktus un ar izpildi saistītus jautājumus.
- Padome ir precizējusi personīgā priekšmeta izmērus, kas ir būtisks elements pasažieru braucienos un ko viņi var ņemt līdzi salonā bez papildu maksas.

IV. **NOBEIGUMS**

15. Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā ir līdzsvarots teksts, kurā ņemtas vērā visas dažādās saistītās intereses. Tā gaida konstruktīvas sarunas ar Eiropas Parlamentu otrajā lasījumā, lai pieņemtu šo regulu.