

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Reforma nařízení EU 261/2004: Co znamená pro letecké dopravce?

Po více než třinácti letech debat dospěly Evropský parlament a Rada EU 15. června 2026 k předběžné dohodě o revizi 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.

Pro letecké společnosti je výsledek zklamáním: prodloužení časových prahů pro vznik nároku na náhradu – tedy úprava, kterou dopravci dlouhodobě prosazovali jako jediné skutečně systémové řešení – z finálního textu vypadlo. Naopak **přibyla řada nových povinností**, z nichž část s narušením provozu nijak nesouvisí. Níže shrnujeme, co reformě předcházelo, o čem se vedly spory a co nový rámec přináší.

Stručně o nařízení EU 261/2004

Nařízení (ES) č. 261/2004 tvoří od roku 2004 (resp. 2005) páteř práv cestujících v EU. Zakládá **nárok na náhradu ve výši 250 - 600 EUR při zpoždění o 3 a více hodin, při zrušení letu na poslední chvíli nebo při odepření nástupu na palubu**. Vztahuje se na všechny lety odlétající z letiště v EU bez ohledu na státní příslušnost dopravce a na lety přilétající do EU provozované evropskými dopravci. Geograficky pokrývá členské státy EU a nadto také Island, Norsko a Švýcarsko.

Z pohledu dopravců je dlouhodobě sporná zejména hranice 3 hodin, protože při technické závadě dává letecké společnosti jen velmi málo času na to, aby zajistila náhradní stroj, místo aby let spíše rovnou zrušila. Prodloužení prahu na 4 hodiny nebo více by zvýšilo šanci, že se let přece jen uskuteční a cestující se tak dostane do své cílové destinace.

Co reformě předcházelo

Revize nařízení je na stole překvapivě dlouho. Evropská komise předložila komplexní návrh novely (spis 2013/0072(COD)) už **13. března 2013**; jeho součástí byly nové prahové hodnoty pro zpoždění i přehlednější seznam tzv. mimořádných okolností^[1]. Návrh však v Radě uvázl na více než deset let kvůli odporu členských států.

V červnu 2025 Rada pod polským předsednictvím poprvé dosáhla shody na svém vyjednávacím postoji k revizi nařízení, který slouží jako vyjednávací mandát pro navazující jednání s EP a Komisí. Ten počítal se:

- zvýšením prahu pro vznik nároku na náhradu na 4 hodiny u letů uvnitř EU a do 3 500 km,
- na 6 hodin u delších letů,
- snížením náhrady u letů nad 3 500 km z 600 na 500 EUR.

Evropský parlament zaujal opačné stanovisko. Ve druhém čtení 21. ledna 2026 většinově přijal pozici, která trvala na zachování tříhodinového prahu i výše náhrad, a naopak přidávala další

ochranu cestujících[2]. Protože Rada parlamentní pozměňovací návrhy nepřijala, bylo přistoupeno k dohodovacímu řízení (Conciliation Committee) s pevným termínem 15. června 2026.

Co bylo předmětem diskuzí

Doba, po které vznikne nárok na náhradu

Jádrem diskuzí byla jediná otázka: **jak dlouho musí cestující čekat, než jim vznikne nárok na náhradu**. Analýzy naznačují, že podle přístupu Rady by 60–70 % cestujících, kteří mají v současnosti nárok na odškodnění, o tento nárok přišlo, a to pouze kvůli vyšší hranici zpoždění.[3]

Seznam mimořádných okolností

Vedle prahů zpoždění a výše náhrad se jednalo i o **seznamu mimořádných okolností**, kdy **Evropský parlament požadoval uzavřený (taxativní) seznam pravidelně aktualizovaný Komisí**; letecké odvětví naopak prosazovalo úpravu, která posílí přístup „bezpečnost na prvním místě“.

Jako relevantní kontext stojí za zmínku, že Komise v roce 2026 potvrdila, že **vysoké ceny paliva nepředstavují mimořádnou okolnost ve smyslu EU 261**. Jde o uzavření jedné únikové cesty, kterou letecké společnosti dosud nenápadně využívaly k tomu, aby odmítaly vyplácet odškodnění za zrušené lety.[4]

Proč neprošlo to, po čem dopravci volali

Letecké společnosti podpořily návrh Komise na delší časové prahy především proto, že by jim dal větší prostor zajistit náhradní řešení — tedy přesně to, co cestující podle dopravců při narušení cesty oceňují nejvíce. Tato úprava ale byla z textu vyřazena při jednání s Evropským parlamentem, zatímco další požadavky (z nichž několik s narušením provozu nijak nesouvisí) přibýly bez větší diskuse o jejich provozních dopadech na letecké společnosti.[5]

Výsledek: co dohoda přináší

Předběžná dohoda z 15. června 2026 zachovává jádro stávajícího rámce a doplňuje cílené úpravy. Jedinými podstatnými změnami týkajícími se narušení provozu byly:

- **doplnění neúplného seznamu mimořádných okolností**, který však z nevysvětlitelných důvodů neposiluje přístup leteckého odvětví kladoucí bezpečnost na první místo (zahrnuje přírodní katastrofy, válku, povětrnostní podmínky, nepříznivě působivé cestující a stávky letišť, poskytovatelů letových navigačních služeb či handlingových společností; pravidla pro jejich uplatnění byla zpřesněna kvůli předvídatelnosti), a
- požadavek, aby letiště měla **pohotovostní plány pro ubytování** v případě hromadných narušení provozu, což je první malý krok směrem ke sdílené odpovědnosti v rámci celého leteckého ekosystému.[6]

Další klíčové prvky

- **Výše odškodnění zůstává v podstatě beze změny**. Cestující budou i nadále dostávat částku v rozmezí 250–600 EUR v závislosti na délce letu. Podle dohody obdrží cestující **250 EUR** u letů do 1 500 km, **400 EUR** u letů v rámci EU nebo u letů v délce 1 500 až 3 500 km a **600 EUR** u všech ostatních delších letů.[7]

- **Cestující budou mít nárok na odškodnění**, pokud se let zpozdí o více než 3 hodiny nebo bude zrušen méně než 14 dní před odletem. Tříhodinový práh tak zůstává v zásadě beze změny.[\[8\]](#)
- **Cestující mají na podání nároku 9 měsíců**, dopravce má 30 dnů na výplatu náhrady, případně na odůvodnění odmítnutí či odkaz na mimořádné okolnosti.[\[9\]](#)
- Dohoda rovněž zavádí **garantované limity pro bezplatná příruční zavazadla a rozšiřuje práva rodin, dětí a cestujících se zdravotním postižením**.

Dohodu musí ještě formálně schválit Evropský parlament i Rada. Plenární hlasování Evropského parlamentu se očekává na červencové schůzi a **nová pravidla by měla nabýt účinnosti v roce 2027**, 20 dní po vyhlášení.

Reakce IATA

IATA reformu hodnotí kriticky. Upozorňuje, že regulační zátěž nařízení EU 261 dnes činí zhruba 8 mld. EUR ročně, aniž by výsledkem byla výkonnost v oblasti zpoždění a rušení letů. Značná část zpoždění totiž pramení z **nedostatků evropského systému řízení letového provozu**. Generální ředitel IATA dohodu označil jako „reformu jen podle jména“, která neřeší příčiny zpoždění a v celkovém souhrnu změn přinese jen provozní obtíže a náklady, jež nakonec ponесou cestující (zdroj: [tisková zpráva IATA, 15. 6. 2026](#)).

Co by měly letecké společnosti sledovat

Z pohledu leteckých dopravců jsou klíčové dvě navazující věci, na které upozornila i IATA:

1. **prováděcí (enforcement) balíček** — bude rozhodující, aby implementace byla praktická a konzistentní, a zejména aby nezvyšovala regulační zátěž, kterou si letecký sektor nemůže dovolit;
2. **připravovaná evropská letecká strategie**, která by měla adresovat nedostatky řízení letového provozu jako kořenovou příčinu řady zpoždění.[\[10\]](#)

Závěr

Zatím je reforma v podobě předběžné dohody; musí být ještě konečně schválena Evropským parlamentem a Radou. Pokud ke schválení dojde, **nová pravidla dle reformy budou účinná od roku 2027**. Výše uvedené ale naznačuje, že pro letecké dopravce reforma přinese spíše negativní důsledky.



JUDr. Ing. Jan Vych,
advokát a partner



Mgr. Kristina Martínková,
advokátní koncipientka



[Vych & Partners, s.r.o., advokátní kancelář](#)

Lazarská 11/6
120 00 Praha 2

Tel.: +420 222 517 466
e-mail: office@ak-vych.cz

[1] K dispozici >>> [zde](#).

[2] K dispozici >>> [zde](#).

[3] K dispozici >>> [zde](#).

[4] K dispozici >>> [zde](#).

[5] IATA Press Release 15. 6. 2026 k dispozici >>> [zde](#).

[6] IATA Press Release 15. 6. 2026 k dispozici >>> [zde](#).

[7] K dispozici >>> [zde](#).

[8] K dispozici >>> [zde](#).

[9] K dispozici >>> [zde](#).

[10] IATA Press Release 15. 6. 2026 k dispozici >>> [zde](#).

© EPRAVO.CZ – Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Méně plastu, méně vzduchu, víc povinností. Co přináší nové obalové nařízení PPWR?](#)
- [Uznání a výkon cizího obchodního rozhodčího nálezu v České republice](#)
- [Reforma nařízení EU 261/2004: Co znamená pro letecké dopravce?](#)
- [Compliance ve firmě: Proč nestojí jen na Compliance Officerovi](#)
- [Jak se bránit hromadné žalobě?](#)
- [Návrh zákona o státních zaměstnancích – modernizace nebo oslabení státní služby?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 38: Vyloučení společníka ze společnosti s ručením omezeným](#)
- [Nařízení o obalech a obalových odpadech \(PPWR\) – nová éra regulace obalů v Evropské unii](#)
- [Kdy kupní smlouva na nemovitost neobstojí před katastrem: pozor nejen na kupní cenu](#)
- [Elektronické hlasování v SVJ: Brzdí zákonodárce digitalizaci záměrně?](#)
- [Právní aspekty terapie psychedeliky](#)