



Βρυξέλλες, 18 Σεπτεμβρίου 2025  
(OR. en)

10015/25  
ADD 1

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2013/0072(COD)

---

---

AVIATION 75  
CONSOM 98  
CODEC 762

### ΣΧΕΔΙΟ ΣΚΕΠΤΙΚΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους  
– Σχέδιο σκεπτικού του Συμβουλίου

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Η Επιτροπή υιοθέτησε την πρότασή της<sup>1</sup> για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 τον Μάρτιο του 2013.
2. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 11 Ιουλίου 2013. Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει.
3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ολοκλήρωσε την πρώτη του ανάγνωση τον Φεβρουάριο του 2014<sup>2</sup>.
4. Το Συμβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις [XXX].

## **II. ΣΚΟΠΟΣ**

5. Σκοπός της πρότασης είναι να διασφαλιστεί ότι οι αερομεταφορείς παρέχουν υψηλό επίπεδο προστασίας στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση διαταραχής του ταξιδιού τους, διασφαλίζοντας παράλληλα κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των μακροπρόθεσμων συμφερόντων τόσο των επιβατών όσο και του κλάδου.

---

<sup>1</sup> ST 7615/13

<sup>2</sup> ST 5941/14

### **III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ**

#### **A. Γενικά**

6. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε 168 τροπολογίες στην πρόταση της Επιτροπής. Πολλές έγιναν ευρέως αποδεκτές από το Συμβούλιο το οποίο, ως εκ τούτου, τις περιέλαβε στη θέση του σε πρώτη ανάγνωση πλήρως, εν μέρει ή κατ' αρχήν.
7. Το Συμβούλιο δεν έκανε δεκτές τις λοιπές τροπολογίες, μεταξύ άλλων επειδή η προστιθέμενη αξία τους δεν ήταν σαφής ή επειδή δεν ήταν σύμφωνες με άλλα σημεία της θέσης του σε πρώτη ανάγνωση ή επειδή δεν συνάδουν με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ ή επειδή έχουν καταστεί αλυσιτελείς λόγω μεταγενέστερων νομοθετικών προτάσεων.
8. Στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνονται επίσης διάφορες αλλαγές πέραν εκείνων που προβλέπονται στη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Στην ενότητα Δ κατωτέρω περιγράφονται οι κυριότερες αλλαγές ουσίας. Επιπλέον, έχουν αποτυπωθεί στο κείμενο σημαντικές αποφάσεις του Δικαστηρίου από το 2013 και εξής, και ορισμένες διατάξεις έχουν εξειδικευθεί περαιτέρω υπό το πρίσμα των εν λόγω αποφάσεων και της πείρας που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή των κανονισμών. Επιπροσθέτως, για να διασφαλισθεί η συνοχή με τις προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με την επιβολή και τα πολυτροπικά ταξίδια, στη θέση του Συμβουλίου οι προθεσμίες και η ορολογία ευθυγραμμίζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό με τις γενικές προσεγγίσεις που συμφωνήθηκαν από το Συμβούλιο τον Δεκέμβριο του 2024 σχετικά με τις προτάσεις αυτές. Τέλος, έχουν επέλθει αλλαγές στη διατύπωση προκειμένου να αποσαφηνιστεί το κείμενο και να διασφαλιστεί η συνολική συνοχή των προτεινόμενων κανονισμών.

#### **B. Τροπολογίες του ΕΚ που περιλήφθηκαν στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση**

9. Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει τις ακόλουθες τροπολογίες, είτε πλήρως είτε εν μέρει, ή κείμενο με τον ίδιο ή εν μέρει τον ίδιο σκοπό: 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.

10. Ωστόσο:

- Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης των αερολιμένων ορίζονται στο άρθρο 10α και είναι υποχρεωτικά για τους αερολιμένες της Ένωσης με επιβατική κίνηση άνω των 5 εκατομμυρίων επιβατών, με δυνατότητα των κρατών μελών να αποφασίσουν ότι πρέπει να εκπληρώνουν τις σχετικές υποχρεώσεις και αερολιμένες τους με επιβατική κίνηση κάτω από το όριο αυτό· οι αναφορές αυτές αποστέλλονται στους εθνικούς φορείς επιβολής μόνο κατόπιν αιτήματός τους.
- Τα ποσά των αποζημιώσεων πρέπει να επικαιροποιούνται σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία βάσει πρότασης της Επιτροπής.
- Εάν ο επιβάτης μεταφερθεί με άλλη πτήση ή με άλλο μέσο από μόνος του, η επιστροφή των εξόδων δύναται να ανέλθει έως και στο 400 % του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου.
- Οι απαιτήσεις όσον αφορά την ενημέρωση των επιβατών σε περίπτωση διαταραχής εξειδικεύθηκαν περαιτέρω και προστέθηκαν στα άρθρα 4, 5 και 6 με σκοπό να βελτιωθεί η σαφήνεια του κανονισμού.
- Όλες οι πληροφορίες που παρέχονται στους επιβάτες βάσει του κανονισμού 261/2004 θα πρέπει να είναι σε προσβάσιμη μορφή.
- Οι προθεσμίες που καθορίζονται στο άρθρο 16α της θέσης του Συμβουλίου είναι ευνοϊκότερες για τους επιβάτες.
- Ενώ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβλέπει την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Συμβούλιο κρίνει προτιμότερο, δεδομένης της πολιτικής σημασίας, να επικαιροποιείται ο κατάλογος των έκτακτων περιστάσεων και από τους δύο συννομοθέτες στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας βάσει πρότασης της Επιτροπής.
- Η αρχή της ελευθερίας τιμολόγησης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 θα πρέπει να διατηρηθεί σε ισχύ.

**Γ. Τροπολογίες του ΕΚ που δεν περιλήφθηκαν στην θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση**

11. Οι ακόλουθες τροπολογίες δεν έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο: 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. Δεν έγιναν δεκτές για τους ακόλουθους λόγους.

*Αλληλεπίδραση με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ και με τις αρχές του δικαίου*

- Οι τροπολογίες 40 και 56 δεν συνάδουν με την οδηγία (ΕΕ) 2015/2302.
- Οι τροπολογίες 42 και 55 είναι αλυσιτελείς υπό το πρίσμα της πρότασης της Επιτροπής σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο πολυτροπικών ταξιδιών.
- Οι τροπολογίες 47, 48, 102, 114, 115 και 117 είναι αλυσιτελείς υπό το πρίσμα της πρότασης της Επιτροπής για την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών.
- Η τροπολογία 96 δεν συνάδει με τα όρια που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2015/2302.
- Με την τροπολογία 69 καθορίζονται υποχρεώσεις σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός αερομεταφορέα, οι οποίες θα ήταν προτιμότερο να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008.
- Η τροπολογία 101 έρχεται σε αντίθεση με την υποχρέωση των φορέων διαχείρισης αερολιμένων βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006.
- Η τροπολογία 104 δεν συνάδει με το αστικό δίκαιο και τις αρχές που διέπουν τις εμπορικές συμβάσεις.
- Οι τροπολογίες 116 και 156 δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 και θίγουν άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ.
- Οι τροπολογίες 119, 120, 121, 122, 129, 130, 131, 132 και 135 θίγουν την αρχή της διαδικαστικής αυτονομίας των κρατών μελών.

- Η τροπολογία 145 παρεκκλίνει από τη σύμβαση του Μόντρεαλ.
- Η τροπολογία 147 έρχεται σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) 1107/2006.

#### *Περιορισμένη προστιθέμενη αξία*

- Οι τροπολογίες 93, 112 και 127 δεν είναι πλέον επίκαιρες.
- Οι τροπολογίες 59, 134, 161, 165, 166, 167 και 168 θα μπορούσαν, κατά τη γνώμη του Συμβουλίου, να προκαλέσουν νομική σύγχυση.
- Οι τροπολογίες 41, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 146, 149, 152, 155, 159, δεν παρέχουν, κατά τη γνώμη του Συμβουλίου, προστιθέμενη αξία.

#### *Απόκλιση από τη νομολογία*

- Με τις τροπολογίες 43 και 61 η αλλαγή χρονοδιαγράμματος εκλαμβάνεται ως άρνηση επιβίβασης, κάτι που το Συμβούλιο έκρινε ως μη ενδεδειγμένο.
- Με την τροπολογία 73 επιδιώκεται να προβλεφθεί δικαίωμα επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο σε περίπτωση αλλαγής χρονοδιαγράμματος κατά περισσότερο από τρεις ώρες πριν από την αρχική ώρα αναχώρησης, ωστόσο, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, απαιτείται ευθυγράμμιση των χρονικών ορίων σε περίπτωση επιστροφής χρημάτων, μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και αποζημίωσης.
- Η θέση του Συμβουλίου είναι ότι η ανακατεύθυνση πτήσης πρέπει να θεωρείται ματαίωση υπό ορισμένες συνθήκες που αποκλίνουν από εκείνες που προτείνονται στις τροπολογίες 44 και 51.

#### *Σημεία όπου κρίνεται καταλληλότερη η πρόταση της Επιτροπής*

- Οι έκτακτες περιστάσεις, ως εκ της φύσεώς τους, είναι απρόβλεπτες. Ο κατάλογος των έκτακτων περιστάσεων θα πρέπει να παραμείνει ενδεικτικός σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής και αντίθετα προς τις τροπολογίες 45 και 160.
- Τα δικαιώματα θα πρέπει να περιορίζονται σε πτήσεις ανταπόκρισης στο πλαίσιο μίας και μόνης σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς σύμφωνα με τη νομολογία και την πρόταση της Επιτροπής και αντίθετα προς την τροπολογία 46.
- Η τιμή της πτήσης υπολογίζεται σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, αντίθετα προς την τροπολογία 49.

- Με την τροπολογία 58 διαγράφεται η άμεση βοήθεια και αποζημίωση χωρίς υποβολή σχετικού αιτήματος όπως προτείνεται από την Επιτροπή και υπονομεύονται τα δικαιώματα των επιβατών.
- Συγκριτικά με την πρόταση της Επιτροπής, η τροπολογία 98 αυξάνει την πολυπλοκότητα των επιλογών που προσφέρονται στους επιβάτες και δημιουργεί νομική σύγχυση όσον αφορά την έκταση των εξόδων που θα μπορούσαν να καλυφθούν.
- Σύμφωνα με την τροπολογία 100, η ενημέρωση καλύπτει όλα τα ταξίδια που περιλαμβάνονται στο ίδιο εισιτήριο, ενώ το Συμβούλιο θεωρεί ότι η ενημέρωση καλύπτει όλα τα ταξίδια στο πλαίσιο της ίδιας σύμβασης, όπως προτείνεται από την Επιτροπή.

#### *Διαφορετική προσέγγιση του Συμβουλίου*

- Οι τροπολογίες 50, 63, 72, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 99, 105 δεν συνάδουν με τις αλλαγές που εισήγαγε το Συμβούλιο, τα βασικά στοιχεία των οποίων παρατίθενται κατωτέρω στην ενότητα Δ.
- Η υποχρέωση των επιβατών να παρουσιάζονται για επιβίβαση ισχύει μόνο στην περίπτωση άρνησης επιβίβασης εκτός εάν οι επιβάτες είχαν ενημερωθεί εκ των προτέρων, εν αντιθέσει προς την τροπολογία 53 με την οποία η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται σε κάθε είδους διαταραχή του ταξιδιού.
- Η τροπολογία 54 εξαιρεί τα παιδιά ηλικίας κάτω των δύο ετών για τα οποία δεν είχε γίνει ξεχωριστή κράτηση θέσης από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, κάτι που θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα κατά τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την παροχή βοήθειας στους επιβάτες.
- Με την τροπολογία 60 διευρύνεται η δυνατότητα διόρθωσης ώστε να περιλαμβάνει διάφορα ορθογραφικά λάθη, και με την τροπολογία 169 περιορίζεται η δυνατότητα των αερομεταφορέων να αρνούνται την επιβίβαση σε επιβάτη με μη έγκυρα ταξιδιωτικά έγγραφα. Οι τροποποιήσεις αυτές θα μπορούσαν να έχουν σημαντικές νομικές και επιχειρησιακές επιπτώσεις για τους αερομεταφορείς.
- Με τις τροπολογίες 65 και 75 περιορίζεται η δυνατότητα επίκλησης έκτακτων περιστάσεων σε δύο πτήσεις μιας σειράς πτήσεων, ενώ στη θέση του Συμβουλίου η δυνατότητα αυτή περιορίζεται σε τρεις πτήσεις μιας σειράς.
- Η τροπολογία 103 δεν συνάδει με την προσέγγιση του Συμβουλίου και την κείμενη νομοθεσία η οποία αποκλείει τη διπλή αποζημίωση.
- Οι τροπολογίες 80 και 118 δεν ευθυγραμμίζονται με το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

- Η τροπολογία 124 δεν συνάδει με την προσέγγιση που ακολουθεί το Συμβούλιο σχετικά με τους μηχανισμούς εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών.

#### *Άσκοπη επιβάρυνση*

- Με τις τροπολογίες 67, 68, 106, 110 και 144 επιβάλλονται δυσανάλογες υποχρεώσεις στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων και τους αερομεταφορείς.
- Η εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τις πτήσεις ανταπόκρισης σε άλλους τρόπους μεταφοράς που χρησιμοποιούνται για μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, όπως προβλέπεται στην τροπολογία 89, προκαλεί επιχειρησιακές δυσχέρειες.
- Με τις τροπολογίες 91, 152, 153, 154 και 157 επιβάλλεται δυσανάλογη επιβάρυνση στον αερομεταφορέα και ενδέχεται να προκληθούν σοβαρές επιχειρησιακές δυσχέρειες.
- Για την εισαγωγή της τροπολογίας 95 θα απαιτούνταν εκτίμηση επιπτώσεων.
- Η τροπολογία 113 επιβάλλει δυσανάλογο κόστος στους αερομεταφορείς.
- Οι τροπολογίες 123 και 148 θα επέβαλλαν άσκοπη διοικητική επιβάρυνση στους εθνικούς φορείς επιβολής.
- Η τροπολογία 125 θα επέβαλλε άσκοπη και δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση στους αερομεταφορείς και τους εθνικούς φορείς επιβολής.

#### **Δ. Άλλες αλλαγές που περιλαμβάνονται στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση**

13. Οι αλλαγές ουσίας σε σύγκριση με την αρχική πρόταση της Επιτροπής αφορούν κυρίως τους κανόνες για την αποζημίωση:
  - Οι επιβάτες που ενημερώνονται για τη ματαίωση της πτήσης τους λιγότερο από 14 ημέρες πριν από την αναχώρηση δικαιούνται πλέον αποζημίωση στις περισσότερες περιπτώσεις. Προς τον σκοπό αυτόν, οι αερομεταφορείς οφείλουν να παρέχουν στους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν προσυμπληρωμένο έντυπο αίτησης αποζημίωσης.

- Για τον υπολογισμό της καθυστέρησης και του ποσού της αποζημίωσης ισχύουν τα ίδια όρια όσον αφορά τις αποστάσεις: (1) για ταξίδια εντός της Ένωσης και ταξίδια κάτω των 3500 χιλιομέτρων και (2) για ταξίδια άνω των 3500 χιλιομέτρων. Τα όρια αυτά αντικατοπτρίζουν τις διαφορές ως προς τους επιχειρησιακούς περιορισμούς, την εμπειρία των επιβατών και τους όρους ανταγωνισμού και εξασφαλίζουν ίση μεταχείριση των επιβατών σε ταξίδια εντός της Ένωσης.
- Στη θέση του Συμβουλίου τα χρονικά όρια για την αποζημίωση καθορίζονται σε 4 και 6 ώρες καθυστέρησης, ενώ η Επιτροπή πρότεινε τρία όρια 5/9/12 ωρών ανάλογα με την απόσταση.
- Το ποσό της αποζημίωσης σε πτήσεις εντός της ΕΕ ή πτήσεις κάτω των 3500 χιλιομέτρων αυξήθηκε ελαφρώς προκειμένου να αντισταθμίσει την αύξηση κατά μία ώρα του χρονικού ορίου καθυστέρησης. Το ποσό της αποζημίωσης για πτήσεις άνω των 3500 χιλιομέτρων μειώθηκε ελαφρώς, προκειμένου να μειωθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που απορρέουν από τον διεθνή ανταγωνισμό στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων.
- Δεν επιτρέπεται οι αερομεταφορείς να καταλήξουν σε εθελοντική συμφωνία με τον επιβάτη η οποία να υποκαθιστά την αποζημίωση σε καμία άλλη περίπτωση πέραν της άρνησης επιβίβασης.
- Εντός τριών ετών από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 όπως αυτός θα προκύψει κατόπιν της παρούσας τροποποίησης, ανατίθεται στην Επιτροπή να αξιολογήσει την ανάγκη αναπροσαρμογής των ορίων για την αποζημίωση με βάση στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των ματαιώσεων και των καθυστερήσεων από τα πέντε προηγούμενα έτη και κάθε έτος από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- Ο επιβάτης έχει στη διάθεσή του έως και 6 μήνες από την ημερομηνία της διαταραχής για να υποβάλει αίτημα ή καταγγελία στον αερομεταφορέα. Ορίζεται προθεσμία 14 ημερών από την υποβολή του αιτήματος για την καταβολή της αποζημίωσης από τον αερομεταφορέα ή την παροχή τεκμηριωμένης απάντησης στον επιβάτη.

14. Παρακάτω παρατίθενται συνοπτικά άλλες αλλαγές ουσίας:

- Οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων και των μεσαζόντων όσον αφορά την προσυμβατική ενημέρωση και την ενημέρωση σε περίπτωση διαταραχής ενισχύθηκαν.
- Όταν, σε περίπτωση διαταραχής, επιβάτης αιτείται αποζημίωση για την πτήση του, η αποζημίωση αυτή είναι αυτόματη.

- Οι κανόνες σχετικά με τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο βελτιώθηκαν σημαντικά. Ο αερομεταφορέας οφείλει να παρέχει στους επιβάτες λύσεις εναλλακτικές των δικών του υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες από άλλο αερομεταφορέα ή με άλλον τρόπο μεταφοράς), ώστε οι επιβάτες να φτάνουν στον προορισμό τους το συντομότερο δυνατόν. Εάν ο αερομεταφορέας δεν προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο εντός 3 ωρών αφότου ο επιβάτης επιβεβαιώσει την επιλογή του να μεταφερθεί με άλλη πτήση ή άλλο μέσο, ο επιβάτης δύναται να μεριμνήσει σχετικά ο ίδιος.
- Επίσης, αποσαφηνίστηκαν και ενισχύθηκαν οι κανόνες για την παροχή βοήθειας στους επιβάτες. Τα δικαιώματα σε παροχή αναγκαστικών, σίτισης και καταλύματος αναλύονται λεπτομερώς. Σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά την παροχή βοήθειας, οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα να μεριμνήσουν σχετικά οι ίδιοι και να αποζημιωθούν από τον αερομεταφορέα εντός 14 ημερών.
- Σε ευθυγράμμιση με την οδηγία για τα οργανωμένα ταξίδια, σε περίπτωση έκτακτων περιστάσεων, ο αερομεταφορέας μπορεί να περιορίσει το προσφερόμενο κατάλυμα σε 3 διανυκτερεύσεις, χωρίς ανώτατο όριο στην τιμή του ξενοδοχείου. Ο περιορισμός του αριθμού των διανυκτερεύσεων δεν ισχύει για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Σε περίπτωση καθυστέρησης διαδρόμου, η οποία ορίζεται από το άνοιγμα και το κλείσιμο των θυρών, οι επιβάτες δικαιούνται ένα ελάχιστο επίπεδο βοήθειας και πρέπει να αποβιβάζονται έπειτα από 3 ώρες.
- Τα δικαιώματα των επιβατών με ειδικές ανάγκες, όπως των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και των ατόμων με αναπηρία, αλλά και των εγκύων γυναικών, των παιδιών και των ατόμων που χρήζουν ειδικής ιατρικής βοήθειας, ενισχύονται σημαντικά. Απαγορεύεται η άρνηση επιβίβασης σε άτομα με ειδικές ανάγκες. Εισάγεται η δυνατότητα συνοδείας από αναγνωρισμένους σκύλους συνοδείας και παρέχεται στα άτομα με ειδικές ανάγκες η δυνατότητα να κάθονται μαζί με τα άτομα που τα συνοδεύουν. Σε περίπτωση φθοράς, απώλειας ή καταστροφής εξοπλισμού κινητικότητας ή τραυματισμού ή θανάτου αναγνωρισμένου σκύλου συνοδείας, ο αερομεταφορέας οφείλει να παρέχει προσωρινή αντικατάσταση ή εναλλακτική λύση αντικατάστασης.
- Προκειμένου να καταστούν πιο ισότιμοι οι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της Ένωσης και τρίτων χωρών, ανατίθεται στην Επιτροπή η εντολή να αξιολογήσει, εντός 3 ετών από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, τη σκοπιμότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού στους επιβάτες που φθάνουν από τρίτες χώρες με πτήσεις που εκτελούνται από αερομεταφορείς τρίτων χωρών, και να προτείνει πιθανούς τρόπους για την επίλυση συγκρούσεων δικαιοδοσίας και ζητημάτων επιβολής.

- Το Συμβούλιο διευκρίνισε τις διαστάσεις του προσωπικού αντικειμένου, το οποίο αποτελεί βασικό στοιχείο του ταξιδιού των επιβατών και το οποίο μπορούν να φέρουν μαζί τους στον θάλαμο επιβατών χωρίς επιπλέον χρέωση.

#### IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η θέση του σε πρώτη ανάγνωση αποτελεί ένα ισορροπημένο κείμενο που λαμβάνει υπόψη τα διάφορα εμπλεκόμενα συμφέροντα. Προσβλέπει σε εποικοδομητικές συζητήσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά τη δεύτερη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης του κανονισμού.

---