



Βρυξέλλες, 22 Σεπτεμβρίου 2025
(OR. en, lt, pt)

12909/25
ADD 1

Διοργανικός φάκελος:
2013/0072 (COD)

CODEC 1276
AVIATION 122
CONSOM 178

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Σχέδιο 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, καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (πρώτη ανάγνωση) - Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου = Δηλώσεις

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία εκτιμά τις μεγάλες προσπάθειες που κατέβαλε η πολωνική Προεδρία για να διευθύνει τις συζητήσεις σχετικά με την πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και για να επιτευχθεί συμβιβασμός μεταξύ των κρατών μελών. Η Εσθονία παραμένει προσηλωμένη στη δέσμευσή της για θέσπιση σαφών και απλών κανόνων που θα διασφαλίζουν επαρκή μέριμνα και βοήθεια για τους επιβάτες. Ταυτόχρονα, είναι σημαντικό να διατηρηθεί μια ισορροπημένη προσέγγιση που θα λαμβάνει υπόψη τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων, στηρίζοντας έτσι τη βιωσιμότητα του τομέα των αερομεταφορών.

Ο κανονισμός θα πρέπει πρωτίστως να διασφαλίζει ότι οι επιβάτες λαμβάνουν κατάλληλη μέριμνα και βοήθεια και ότι είναι σε θέση να φθάσουν στον προορισμό τους εντός των ευλόγως συντομότερων χρονικών περιθωρίων. Ένα σαφές και απλό σύστημα αποζημίωσης είναι αναγκαίο για την ελαχιστοποίηση της ταλαιπωρίας κατά τη διάρκεια διαταραχών και για την παροχή κινήτρων στους αερομεταφορείς ώστε να εκτελούν τις καθυστερημένες πτήσεις αντί να τις ακυρώνουν.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων προτάθηκαν διάφορα κατώτατα όρια καθυστέρησης. Η Εσθονία υποστηρίζει τη θέσπιση ενιαίου κατώτατου ορίου καθυστέρησης πέντε ωρών για όλες τις πτήσεις, ανεξαρτήτως διάρκειας ταξιδιού, σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004. Η συλλογιστική μας αναλυτικά έχει ως εξής:

1. Η χρήση ενιαίου κατώτατου ορίου απλοποιεί τον κανονισμό, καθιστά τους υπολογισμούς της αποζημίωσης απλούστερους και αποσαφηνίζει τους κανόνες αποζημίωσης για τους επιβάτες.
2. Από την οπτική γωνία του επιβάτη, ο αντίκτυπος των καθυστερημένων πτήσεων παραμένει ουσιαστικά ο ίδιος, ανεξαρτήτως απόστασης του ταξιδιού. Ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται να υπάρξει διαφοροποίηση μεταξύ κατώτατων ορίων αποζημίωσης βάσει απόστασης, δεδομένου ότι δεν μεταβάλλεται η εμπειρία της ταλαιπωρίας λόγω καθυστέρησης.
3. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι πέντε ώρες επαρκούν χρονικά για να μπορέσουν οι αεροπορικές εταιρείες να επισκευάσουν το αεροσκάφος, να βρουν άλλο ή να προτείνουν εναλλακτικές πτήσεις.

Λαμβανομένων υπόψη αυτών των παραμέτρων, αδυνατούμε να αποδεχθούμε το κατώτατο όριο των έξι ωρών που πρότεινε η Προεδρία στη συμβιβαστική πρόταση. Η Εσθονία θεωρεί ότι καθυστερήσεις πέντε ωρών και άνω προκαλούν σημαντική ταλαιπωρία στους επιβάτες και θα πρέπει να τους καταβάλλεται σχετική αποζημίωση.

Λόγω της σημασίας που αποδίδει στο ζήτημα αυτό, η Εσθονία αδυνατεί να υποστηρίξει την πολιτική συμφωνία επί του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, θα απόσχει.

Δήλωση της Λιθουανίας

Η Λιθουανία επαναβεβαιώνει τη συνολική της υποστήριξη στους σκοπούς της πρότασης για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και αναγνωρίζει τις συνεχείς προσπάθειες της Προεδρίας του Συμβουλίου και των κρατών μελών για την επίτευξη συμφωνίας επί του εν λόγω σημαντικού φακέλου.

Ωστόσο, παρότι αναγνωρίζουμε την πρόοδο που έχει σημειωθεί από τις προηγούμενες συζητήσεις, η Λιθουανία εξακολουθεί να ανησυχεί ότι ορισμένα βασικά στοιχεία του σχεδίου ως έχει ενδέχεται ακόμα και να αποδυναμώσουν την προστασία των επιβατών σε σύγκριση με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Η διάταξη του άρθρου 7 της πρότασης συνεχίζει να εγείρει προβληματισμούς, καθώς ενδέχεται να μειώσει το επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών στην περίπτωση που μια πτήση διαταραχθεί ή καθυστερήσει κατά την άφιξη λόγω αναδρομολόγησης κατόπιν ακύρωσης. Οι αλλαγές αυτές ενδέχεται να οδηγήσουν σε μεγαλύτερους χρόνους αναμονής και μειωμένες αποζημιώσεις, περιορίζοντας έτσι τις εύλογες προσδοκίες των επιβατών ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η Λιθουανία υπογραμμίζει ότι ο βασικός σκοπός της νομοθεσίας για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να παραμείνει η απλούστευση και ο εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων κανόνων, με εξασφάλιση νομικής σαφήνειας για όλα τα μέρη αλλά και παράλληλη διασφάλιση δίκαιης και αποτελεσματικής προστασίας για τους επιβάτες. Επίσης, επισημαίνουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει και άλλα μέσα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των αερομεταφορών. Ωστόσο, ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί εις βάρος των δικαιωμάτων των επιβατών.

Εν κατακλείδι, η Λιθουανία είναι της γνώμης ότι η προστασία των επιβατών αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της παρούσας νομοθετικής πρωτοβουλίας και πρέπει να παραμείνει στον πυρήνα της ώστε να διασφαλιστεί ότι αυτή θα έχει πραγματική και διαχρονική αξία για την ευρωπαϊκή κοινωνία.

Δήλωση της Ουγγαρίας

Όπως υπογράμμισαν τα κράτη μέλη κατά τη συζήτηση προσανατολισμού που διοργάνωσε η ουγγρική Προεδρία το 2024, κύριος σκοπός της τροποποίησης του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών είναι, μεταξύ άλλων, η απλούστευση των μέτρων και η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών και των συμφερόντων του κλάδου.

Η Ουγγαρία έθεσε εξ αρχής το ζήτημα της έλλειψης επαρκών δεδομένων και αναλύσεων που να επιβεβαιώνουν την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων και την ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών και του κλάδου. Εκφράσαμε επίσης την ανησυχία μας σχετικά με τη θέσπιση υποχρέωσης αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης στον κανονισμό χωρίς τις αναγκαίες βασικές μελέτες για την ανάλυση της αποτελεσματικότητάς της και πιθανών διαφορετικών επιλογών πολιτικής.

Η Ουγγαρία δεν αντιτίθεται σε καθεαυτήν τη θέσπιση αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης. Ωστόσο, θεωρούμε ότι απαιτείται συνεκτίμηση και άλλων παραμέτρων προκειμένου να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων του κλάδου και της προστασίας των επιβατών. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον, στο Συμβούλιο Μεταφορών του Ιουνίου 2025, υποστηρίξαμε την έναρξη των διαπραγματεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προετοιμάσει για τις επικείμενες διοργανικές διαπραγματεύσεις ανάλυση που θα περιέχει λεπτομερέστερα στοιχεία από εκείνα που είχαμε λάβει προηγουμένως. Σύμφωνα με το αίτημά μας, η ανάλυση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει επικαιροποιημένες πληροφορίες τόσο από τους επιβάτες όσο και από τον κλάδο, περιγράφοντας και αξιολογώντας τις αναμενόμενες επιπτώσεις του κανονισμού.

Τα «τεχνικά στοιχεία» που υπέβαλε η Επιτροπή ουδόλως τεκμηριώνουν ότι η υποχρέωση αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης θα μειώσει αποτελεσματικά τον αριθμό των καθυστερήσεων πτήσεων και ότι το μέτρο αυτό είναι το πλέον πρόσφορο για την επίτευξη αυτού του αποτελέσματος. Η Επιτροπή εξακολουθεί να προσκομίζει ως επί το πλείστον παλαιές και παρωχημένες μελέτες, βασίζεται σε παραδοχές («καθυστερήσεις που θα μπορούσαν να θεωρηθούν δυνάμενες να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες») αντί για πραγματικά δεδομένα και αναλύσεις και παρέχει στοιχεία για τις καθυστερήσεις μόνο για τον Ιούλιο του 2025, τα οποία είναι σαφώς ανεπαρκή για να χρησιμεύσουν ως βάση οποιουδήποτε ουσιαστικού μέτρου. Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα μέτρα ενδέχεται να θέσουν τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση και αναγνωρίζει ότι επί του παρόντος δεν υπάρχουν στοιχεία σχετικά με περαιτέρω παράγοντες που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στη σχετική ανταγωνιστικότητα. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης την αυξανόμενη επιβάρυνση των ΕΦΕ. «Υποθέτει» ότι η απαρίθμηση σε κατάλογο των έκτακτων περιστάσεων μπορεί να ελαφρύνει την επιβάρυνση αυτή, αλλά στην πραγματικότητα η κατάσταση είναι πολύ πιο περίπλοκη, δεδομένου ότι οι καθυστερήσεις δεν οφείλονται σε έναν και μόνο παράγοντα, επομένως η ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων πρέπει να κρίνεται κατά περίπτωση.

Τέλος, το κείμενο, κατά τη γνώμη μας, δεν απλουστεύει αλλά περιπλέκει περαιτέρω τα μέτρα, καθιστώντας πολύ δυσχερή για το ταξιδιωτικό κοινό την κατανόηση των δικαιωμάτων του.

Στο πλαίσιο αυτό, θα θέλαμε να υπογραμμίσουμε, για ακόμα μία φορά, ότι δεν θα μπορέσουμε να στηρίξουμε τη συμφωνία που θα συναφθεί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκτός εάν υπάρχουν σαφή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων και την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών και των συμφερόντων του κλάδου.

Για λεπτομερέστερη επεξήγηση της θέσης μας, ανατρέξτε στο [παράρτημα](#).

Παράρτημα

Η πρόταση της Επιτροπής του 2001

Η υποχρέωση των μεταφορέων να αποζημιώνουν τους επιβάτες για την καθυστέρηση δεν ήταν η αρχική πρόθεση της Επιτροπής. Στην αρχική της πρόταση, η Επιτροπή ανέφερε ότι «Μολονότι οι επιβάτες υφίστανται την ίδια ταλαιπωρία και αγανάκτηση με την καθυστέρηση πτήσης ή την ακύρωσή της, υπάρχει η διαφορά ότι ο μεταφορέας είναι εκείνος που ευθύνεται για την άρνηση επιβίβασης και την ακύρωση (εκτός εάν πρόκειται για λόγους για τους οποίους δεν ευθύνεται), όχι όμως πάντοτε και για τις καθυστερήσεις. Άλλες συνήθεις αιτίες είναι τα συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και η περιορισμένη χωρητικότητα των αερολιμένων. Όπως ανέφερε στην ανακοίνωσή της για την προστασία των επιβατών των αερομεταφορών, η Επιτροπή πιστεύει ότι στις περιπτώσεις αυτές οι μεταφορείς δεν πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να αποζημιώνουν τους επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων.»¹

Αποφάσεις του ΔΕΕ

Μολονότι, σύμφωνα με την – άκρως αμφιλεγόμενη – ερμηνεία του Δικαστηρίου, οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται να αποζημιώνουν τους επιβάτες για μεγάλες καθυστερήσεις, δεν θεωρούμε ότι υπάρχει υποχρέωση κωδικοποίησης των αποφάσεων του ΔΕΕ.

Ακόμη και η πρόταση της Επιτροπής για αποζημίωση λόγω καθυστέρησης αποκλίνει από την ακριβή απόφαση του ΔΕΕ.

Έλλειψη στοιχείων και ανάλυσης

Θα θέλαμε να επαναλάβουμε ότι επί του παρόντος δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών να καταβάλλουν αποζημίωση για καθυστερήσεις θα επιτύχει τον επιθυμητό στόχο της μείωσης του αριθμού των καθυστερημένων πτήσεων.

Εάν ο σκοπός της θέσπισης αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης είναι απλώς και μόνο η διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών (και όχι η μείωση του αριθμού των καθυστερημένων πτήσεων), θα πρέπει να αξιολογηθεί ενδελεχώς κατά πόσον είναι δίκαιο να επιβαρύνονται εξ ολοκλήρου οι αερομεταφορείς, κατά πόσον οι αερομεταφορείς μπορούν να διεκδικήσουν τα ποσά που καταβλήθηκαν ως αποζημίωση λόγω καθυστέρησης από τρίτους που προκαλούν ή συμβάλλουν στην καθυστέρηση, και κατά πόσον υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις. Η ανάλυση αυτή δεν έχει διενεργηθεί μέχρι στιγμής.

¹ COM(2001) 784 τελικό, σημείο 23

Πριν από τη θέσπιση της υποχρέωσης αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης, θα πρέπει να διερευνηθεί σε ποιον βαθμό έχουν μεταβληθεί οι παράγοντες που αναφέρονται στην πρόταση της Επιτροπής του 2001. Η θέσπιση νέας υποχρέωσης στον κανονισμό απαιτεί ανάλυση της αποτελεσματικότητάς της για την επίτευξη των επιθυμητών στόχων και του αντίκτυπού της στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ειδικότερα, θα θέλαμε να αναφερθούμε στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας², σύμφωνα με τις οποίες οι εκτιμήσεις επιπτώσεων συλλέγουν στοιχεία (συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης) προκειμένου να αξιολογηθεί κατά πόσον η μελλοντική νομοθετική ή μη νομοθετική δράση της ΕΕ είναι δικαιολογημένη και, εάν ναι, πώς μπορεί να σχεδιαστεί καλύτερα για την επίτευξη των σχετικών στόχων πολιτικής. Πρέπει να εντοπίζουν και να περιγράφουν το πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί· να καθορίζουν στόχους για τη δράση της ΕΕ· να διαμορφώνουν επιλογές πολιτικής, να αξιολογούν τις πιθανές επιπτώσεις τους και, κατά περίπτωση, να προσδιορίζουν ποια εναλλακτική είναι προτιμητέα· και να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο θα παρακολουθούνται και θα αξιολογούνται τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η εκτίμηση επιπτώσεων αφορά τη συλλογή και την ανάλυση στοιχείων για την υποστήριξη της χάραξης πολιτικής. Περιλαμβάνει την εξακρίβωση της ύπαρξης ενός προβλήματος, τον εντοπισμό των βαθύτερων αιτίων του, την αξιολόγηση του κατά πόσον απαιτείται δράση της ΕΕ και την ανάλυση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων των διαθέσιμων λύσεων.

Τέτοιου είδους αξιολογήσεις σχετικά με την αποζημίωση λόγω καθυστέρησης απουσιάζουν.

Είναι κάπως ασύνηθες να προτείνει η Επιτροπή τη θέσπιση νέων νομοθετικών μέτρων χωρίς να έχει συλλέξει και μελετήσει τα αναγκαία στοιχεία τεκμηρίωσης.

Πορίσματα των μελετών του 2012 και του 2020 σχετικά με τις καθυστερήσεις

Στην απάντησή της στις ανησυχίες που εκφράσαμε, η Επιτροπή παρέπεμψε στη μελέτη του 2020³ και στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2013⁴ (η οποία βασίζεται στη μελέτη του 2012⁵), τονίζοντας ότι ο αριθμός των καθυστερήσεων που δύνανται να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες μειώθηκε από 80 % σε 70 %, και ότι είναι δύσκολο να αναλυθεί ο αντίκτυπος της αποζημίωσης στη μείωση των καθυστερήσεων που δύνανται να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

³ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf.

Η μελέτη του 2020 επιβεβαιώνει ότι «ο συνολικός αριθμός των καθυστερημένων πτήσεων αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία χρόνια και σχεδόν διπλασιάστηκε μεταξύ 2014 και 2018»⁶. Η δήλωση στην οποία αναφέρεται η Επιτροπή⁷ (ήτοι «Με βάση τα στοιχεία για τις καθυστερήσεις που παρείχε η CODA, το ποσοστό των καθυστερήσεων που μπορούσαν να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες μεταξύ 2011 και 2018 κυμαινόταν μεταξύ 70 % και 80 % περίπου. Η καθυστέρηση που οφείλεται στις αεροπορικές εταιρείες μειώθηκε από περίπου 80 % το 2011 σε περίπου 70 % το 2018, γεγονός που αντικατοπτρίζει την αύξηση των καθυστερήσεων που χαρακτηρίστηκαν ως έκτακτες περιστάσεις — όπως οι καθυστερήσεις του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας»), απλώς καταδεικνύει ότι οι καθυστερήσεις που δύνανται να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες είναι λιγότερες σε σύγκριση με τον υψηλότερο αριθμό καθυστερήσεων του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πλην όμως δεν είναι γνωστό αν μειώθηκαν σε σύγκριση με τον προηγούμενο αριθμό καθυστερήσεων που μπορούσαν να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες. Το διάγραμμα 2.6 της μελέτης αυτής καταδεικνύει σαφώς την αύξηση των καθυστερήσεων που δύνανται να καταλογιστούν στις αεροπορικές εταιρείες.

Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «Μολονότι είναι πιθανό ο κανονισμός 261/2004 να έχει οριακή επίπτωση στο ποσοστό των πτήσεων με καθυστέρηση, δεν φαίνεται να είναι σημαντικός σε σύγκριση με άλλους παράγοντες.»⁸

Επιπλέον, επιβεβαιώνει ότι δεν είναι εύκολο να προσδιοριστούν με ακρίβεια οι ευθύνες για την καθυστέρηση⁹ και αντιμετωπίζει όλες τις καθυστερήσεις που δεν προκαλούνται από έκτακτες περιστάσεις ως δυνάμενες να καταλογιστούν στην αεροπορική εταιρεία¹⁰.

Η μελέτη του 2012 επιβεβαιώνει ότι υπάρχει σημαντική διαφωνία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών αναφορικά με την ερμηνεία των έκτακτων περιστάσεων¹¹.

Όσον αφορά το κόστος αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης, η μελέτη του 2012 έχει ήδη καταδείξει σημαντική αύξηση¹². Στο πλαίσιο αυτό, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι η επίγνωση των επιβατών σχετικά τα δικαιώματά τους ενδέχεται να έχει αυξηθεί σημαντικά από το 2012, με αποτέλεσμα ακόμη υψηλότερο κόστος αποζημίωσης για τις αεροπορικές εταιρείες.

⁶ σημείο 2.31.

⁷ σημείο 2.45.

⁸ σημείο 2.37.

⁹ σημείο 2.46, σημείωμα.

¹⁰ σημείο 2.43.

¹¹ σημείο 7.41.

¹² σημείο 7.53, διάγραμμα 7.5.

Κύρια ερωτήματα

Κατά τη γνώμη μας, απαιτείται να εξεταστούν περαιτέρω τα παρακάτω ζητήματα:

1. εάν υπάρχει οποιοδήποτε είδος καθυστέρησης που εξυπηρετεί τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών·
2. εάν είναι επιθυμητό να υποχρεωθούν οι αεροπορικές εταιρείες να καταβάλλουν αποζημίωση για καθυστερήσεις που δεν οφείλονται στα εμπορικά τους συμφέροντα και για τις οποίες δεν ευθύνονται, δεδομένου ότι οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι εκ των πραγμάτων σε θέση να απαιτήσουν τα ποσά αυτά από τα υπεύθυνα μέρη¹³.
3. κατά πόσον η ισορροπία μεταξύ της προστασίας των επιβατών και των συμφερόντων του κλάδου θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω της θέσπισης αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης, λαμβανομένου υπόψη ότι οι αεροπορικές εταιρείες δεν μπορούν καν να επικαλεστούν προς υπεράσπισή τους τη συνδρομή έκτακτων περιστάσεων σε περίπτωση αλυσιδωτών καθυστερήσεων, καθώς και ότι η συνδρομή έκτακτων περιστάσεων είναι συχνά δυσχερές να διαπιστωθεί λόγω της πληθώρας των παραγόντων που οδηγούν στην καθυστέρηση μίας μόνο πτήσης¹⁴.
4. κατά πόσον το υψηλότερο κόστος αποζημίωσης για τις αεροπορικές εταιρείες θα οδηγήσει σε υψηλότερους ναύλους, ενδεχομένως με επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα·
5. κατά πόσον υπάρχει καλύτερος τρόπος για τη διασφάλιση υψηλής προστασίας των καταναλωτών, με παράλληλο σεβασμό των συμφερόντων του κλάδου·
6. κατά πόσον θα αυξηθεί ο φόρτος εργασίας των ΕΦΕ.

Πιστεύουμε ότι οι εκτιμήσεις αυτές καθιστούν αναγκαία μια περαιτέρω συλλογή και ανάλυση δεδομένων.

Επιπλέον, απαιτούνται σημαντικές προσπάθειες για να καταστεί ο κανονισμός (δηλαδή τα δικαιώματα των επιβατών) εύκολα κατανοητός από το ταξιδιωτικό κοινό.

¹³ βλ. μελέτη του 2012, σημεία 7.113 και 7.123.

¹⁴ βλ. μελέτη του 2020, σημείο 2.46, σημείωμα.

Πρόταση

Κατά τη γνώμη μας, η εσπευσμένη έγκριση τροποποιήσεων ενδέχεται να οδηγήσει εκ νέου στην έκδοση ενός δυσλειτουργικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, προτείνουμε να αναλυθούν ενδελεχώς τα ζητήματα που αναφέρονται στο παρόν έγγραφο, ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη της επιθυμητής ισορροπίας μεταξύ της προστασίας των επιβατών και των συμφερόντων του κλάδου και να εκδοθεί κανονισμός που θα μακροημερεύσει.

Δήλωση της Πορτογαλίας

Η Πορτογαλία ευχαριστεί την πολωνική Προεδρία, καθώς και τις προηγούμενες Προεδρίες, για το σύνολο τους έργου τους όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τις τροποποιήσεις του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

Η Πορτογαλία έχει διαχρονικά υποστηρίζει ότι οποιαδήποτε αναθεώρηση του κανονισμού θα πρέπει όχι μόνο να καθιστά ευχερέστερη την εφαρμογή του, αλλά προπαντός να διαφυλάσσει ή να ενισχύει τα δικαιώματα των επιβατών, παρέχοντας στους επιβάτες τη δυνατότητα να απολαύουν της προστασίας που έχει θέσει ψηλά τον πήχυ και σε άλλες περιοχές του κόσμου.

Υπό αυτό το πρίσμα, η πολιτική συμφωνία που εγκρίθηκε με την ψήφο της πλειοψηφίας δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των επιβατών, ιδίως όσον αφορά τα όρια για τις αποστάσεις ή τον χρόνο ταξιδιού, με αξιοσημείωτες συνέπειες για τα κράτη μέλη που είναι γεωγραφικά πιο απομακρυσμένα από το κέντρο της ευρωπαϊκής ηπείρου και για τις πλέον απομακρυσμένες περιφέρειες. Τα όρια που εγκρίθηκαν συνιστούν οπισθοδρόμηση από τη σκοπιά των δικαιωμάτων των επιβατών και η Πορτογαλία καταψηφίζει την πολιτική συμφωνία.

Ωστόσο, στις επερχόμενες διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο η Πορτογαλία θα εκφράσει την προθυμία της να συνεχίσει να υποστηρίζει εποικοδομητικά μια ουσιαστική βελτίωση της ενωσιακής νομοθεσίας η οποία να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες όλων των ενδιαφερομένων μερών, με ιδιαίτερη έμφαση στους επιβάτες, των οποίων τα συμφέροντα ο υφιστάμενος κανονισμός προστατεύει από το 2004.