



Βρυξέλλες, 14 Οκτωβρίου 2025
(OR. en)

13493/25
PV CONS 47
COMPET 958
IND 396
MI 726
RECH 423
ESPACE 63
PARLNAT

ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
(Ανταγωνιστικότητα (Εσωτερική Αγορά, Βιομηχανία, Έρευνα και Διάστημα))
29 και 30 Σεπτεμβρίου 2025

1. Έγκριση της ημερήσιας διάταξης

Το Συμβούλιο ενέκρινε την ημερήσια διάταξη, ως έχει στο έγγραφο 12940/25.

Κατόπιν αιτήματος της Γερμανίας, της Γαλλίας και της Ιταλίας, το Συμβούλιο συμφώνησε να προστεθεί ένα άλλο σημείο «Διάφορα» σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την πράξη επιτάχυνσης της απανθρακοποίησης της βιομηχανίας (IDAA), σε δημόσια συνεδρίαση. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, το Συμβούλιο συμφώνησε να προστεθεί ένα άλλο σημείο «Διάφορα» στην ετήσια έκθεση προόδου του 2025 για την απλούστευση, την εφαρμογή και την επιβολή, σε δημόσια συνεδρίαση.

2. Έγκριση των σημείων «Α»

α) Κατάλογος μη νομοθετικών δραστηριοτήτων 13120/25

Το Συμβούλιο ενέκρινε όλα τα σημεία «Α» που περιέχονται στο ανωτέρω έγγραφο, περιλαμβανομένων όλων των εγγράφων COR και REV με γλωσσικές αλλαγές τα οποία υποβλήθηκαν προς έγκριση.

Δηλώσεις για τα σημεία αυτά παρατίθενται στην προσθήκη.

β) Κατάλογος νομοθετικών πράξεων (Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση) 13121/25

Οικονομικά και Δημοσιονομικά Θέματα

1. Κανονισμός για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 909/2014 σχετικά με βραχύτερο κύκλο διακανονισμού στην Ένωση 12840/25
PE-CONS 23/25
EF

Έκδοση της νομοθετικής πράξης
εγκρίθηκε από την EMA, 2ο τμήμα, στις 24.9.2025

Το Συμβούλιο ενέκρινε τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και η προτεινόμενη πράξη εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 4 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (νομική βάση: Άρθρο 114 ΣΛΕΕ).

Γενικές Υποθέσεις

2. **Κανονισμός για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2023/956 όσον αφορά την απλούστευση και την ενίσχυση του μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Έκδοση της νομοθετικής πράξης
εγκρίθηκε από την ΕΜΑ, 2ο τμήμα, στις 24.9.2025

Το Συμβούλιο ενέκρινε τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και η προτεινόμενη πράξη εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 4 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (νομική βάση: Άρθρο 192 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ).

Δικαιοσύνη και Εσωτερικές Υποθέσεις

3. **Κανονισμός για την τροποποίηση του άρθρου 80 παράγραφος 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1727 για την Eurojust**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Έκδοση της νομοθετικής πράξης
εγκρίθηκε από την ΕΜΑ, 2ο τμήμα, στις 24.9.2025

Το Συμβούλιο ενέκρινε τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και η προτεινόμενη πράξη εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 4 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (νομική βάση: Άρθρο 85 ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με τα σχετικά πρωτόκολλα που έχουν προσαρτηθεί στις Συνθήκες, η Δανία και η Ιρλανδία δεν συμμετείχαν στην ψηφοφορία.

4. **Κανονισμός περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας για την αντικατάσταση των παραρτημάτων του Α και Β**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Έκδοση της νομοθετικής πράξης
εγκρίθηκε από την ΕΜΑ, 2ο τμήμα, στις 24.9.2025

Το Συμβούλιο ενέκρινε τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και η προτεινόμενη πράξη εκδόθηκε σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 4 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (νομική βάση: Άρθρο 81 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ) και στ) ΣΛΕΕ). Σύμφωνα με τα σχετικά πρωτόκολλα που έχουν προσαρτηθεί στις Συνθήκες, η Δανία δεν συμμετείχε στην ψηφοφορία.

Απασχόληση και Κοινωνική Πολιτική

5. **Κανονισμός για τις ευρωπαϊκές στατιστικές σχετικά με τον πληθυσμό και τη στέγαση**
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου
εγκρίθηκε από την EMA, 1ο τμήμα, στις 24.9.2025
-  12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Το Συμβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και το σκεπτικό του Συμβουλίου, με αποχή του Βελγίου, της Ιταλίας και της Φινλανδίας (νομική βάση: Άρθρο 338 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ).

Δηλώσεις σχετικά με το σημείο αυτό περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

Μεταφορές

6. **Οδηγία για τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012**
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου
εγκρίθηκε από την EMA, 1ο τμήμα, στις 24.9.2025
-  12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

Το Συμβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και το σκεπτικό του Συμβουλίου, με αρνητική ψήφο της Κροατίας και της Μάλτας και αποχή της Βουλγαρίας και της Αυστρίας (νομική βάση: Άρθρο 91 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ).

Δηλώσεις σχετικά με το σημείο αυτό περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

7. **Οδηγία σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης**  12679/25
8351/25
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου + COR 1 (fr)
εγκρίθηκε από την EMA, 1ο τμήμα, στις 24.9.2025 + ADD 1
TRANS

Το Συμβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και το σκεπτικό του Συμβουλίου, με αποχή της Αυστρίας (νομική βάση: Άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) ΣΛΕΕ).

8. **Κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών**  12909/25 + ADD 1
10015/25
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου + COR 1 (fi)
εγκρίθηκε από την EMA, 1ο τμήμα, στις 24.9.2025 + COR 2 (nl)
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 2
(es)
+ ADD 1 COR 3
(fi)
AVIATION

Το Συμβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και το σκεπτικό του Συμβουλίου, με αρνητική ψήφο της Γερμανίας, της Ισπανίας, της Πορτογαλίας και της Σλοβενίας και αποχή της Εσθονίας και της Αυστρίας (νομική βάση: Άρθρο 100 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ).

Δηλώσεις σχετικά με το σημείο αυτό περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

Περιβάλλον

9. **Οδηγία για την παρακολούθηση του εδάφους**
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου
εγκρίθηκε από την ΕΜΑ, 1ο τμήμα, στις 24.9.2025

 12910/1/25 REV 1
12910/25 ADD 1
REV 1
9474/25 + COR 1
+ ADD 1
ENV

Το Συμβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και το σκεπτικό του Συμβουλίου, με αρνητική ψήφο της Γερμανίας και αποχή της Αυστρίας (νομική βάση: Άρθρο 192 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ).

Δηλώσεις σχετικά με το σημείο αυτό περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Νομοθετικές διαβουλεύσεις

(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

3. **Ταμείο Ανταγωνιστικότητας**
Παρουσίαση από την Επιτροπή
Συζήτηση προσανατολισμού

 12723/25

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την παρουσίαση από την Επιτροπή και διεξήγαγε συζήτηση προσανατολισμού.

Μη νομοθετικές δραστηριότητες

4. Απλούστευση, περιλαμβανομένης της ετήσιας έκθεσης προόδου του 2025 για την απλούστευση, την εφαρμογή και την επιβολή — πρόοδος προς τη μείωση του φόρτου για τις επιχειρήσεις κατά 25 %
Παρουσίαση από την Προεδρία και την Επιτροπή
Ανταλλαγή απόψεων

12704/25
+ COR 1 REV 1

Διάφορα

5. α) **Τερματισμός αδικαιολόγητων εδαφικών περιορισμών της προσφοράς**  13010/1/25 REV 1
Ενημέρωση από την Αυστρία, το Βέλγιο, την Ελλάδα, τις Κάτω Χώρες, την Κροατία, το Λουξεμβούργο, τη Σλοβενία και την Τσεχία

Το Συμβούλιο σημείωσε την ενημέρωση από την Αυστρία, το Βέλγιο, την Ελλάδα, τις Κάτω Χώρες, την Κροατία, το Λουξεμβούργο, τη Σλοβενία και την Τσεχία.

- β) **Δήλωση του Semiconductor Coalition («Συνασπισμός των ημιαγωγών») με την οποία ζητείται αναθεώρηση του κανονισμού της ΕΕ για τα μικροκυκλώματα προκειμένου να ενισχυθεί και να αναζωογονηθεί η θέση της Ευρώπης στην παγκόσμια βιομηχανία ημιαγωγών**  12898/25
Ενημέρωση από τις Κάτω Χώρες εξ ονόματος όλων των κρατών μελών

Το Συμβούλιο σημείωσε την ενημέρωση από τις Κάτω Χώρες εξ ονόματος όλων των κρατών μελών.

- γ) **Τρίτος στρατηγικός διάλογος με την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία (Βρυξέλλες, 12 Σεπτεμβρίου 2025)**  13007/25
Ενημέρωση από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση από την Επιτροπή.

- δ) **Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση (Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)**  

- i) **Πορεία των εργασιών σχετικά με τις δέσμες Omnibus** 6595/25
Ενημέρωση από την Προεδρία 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση από την Προεδρία.

- ii) **Συνδυασμός του κλιματικού στόχου για το 2040
με την ευρωπαϊκή βιομηχανική
ανταγωνιστικότητα** 13193/25
Ενημέρωση από τη Γαλλία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση που παρασχέθηκε από τη Γαλλία.

- ε) **Κοινό τριμερές ανεπίσημο έγγραφο της Γερμανίας, της
Γαλλίας και της Ιταλίας σχετικά με την ανακοίνωση
της Επιτροπής για την πράξη επιτάχυνσης της
απανθρακοποίησης της βιομηχανίας (IDAA)**  13273/25
Ενημέρωση από τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ιταλία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση από τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ιταλία.

EPEYNA

Μη νομοθετικές δραστηριότητες

6. Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με τη σημασία της έρευνας και της καινοτομίας για τη Στρατηγική της ΕΕ για τις νεοφυείς και τις αναπτυσσόμενες νέες επιχειρήσεις 12821/25
Έγκριση

Το Συμβούλιο ενέκρινε το κείμενο των συμπερασμάτων, ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

7. Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την προώθηση των βιοεπιστημών για την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης 12838/25
Έγκριση

Το Συμβούλιο ενέκρινε το κείμενο των συμπερασμάτων, ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

Νομοθετικές διαβουλεύσεις

(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

8. Δέσμη «Ορίζων Ευρώπη»: Πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας και καινοτομίας 2028-2034 12800/25

- a) Πρόγραμμα-πλαίσιο και κανόνες συμμετοχής και διάδοσής του 12800/25

- b) Ειδικό πρόγραμμα υλοποίησης του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» 12800/25
Συζήτηση προσανατολισμού

Το Συμβούλιο πραγματοποίησε συζήτηση προσανατολισμού.

Διάφορα

9. α) **Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τις υποδομές έρευνας και τεχνολογίας** [2] 12895/25
Ενημέρωση από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση από την Επιτροπή.

- β) **Ετήσια έκθεση προόδου του 2025 για την απλούστευση, την εφαρμογή και την επιβολή** [2] 13280/25
Ενημέρωση από την Επιτροπή

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση από την Επιτροπή.

-
- [1] Πρώτη ανάγνωση
- [S] Ειδική νομοθετική διαδικασία
- [2] Δημόσια συζήτηση προταθείσα από την Προεδρία (άρθρο 8 παράγραφος 2 του εσωτερικού κανονισμού του Συμβουλίου)
- [C] Σημείο βασιζόμενο σε πρόταση της Επιτροπής
-

Αηλώσεις σχετικά με τα νομοθετικά σημεία «Α» που περιλαμβάνονται στο έγγρ. 13121/25

**Σχετικά με το υπ’
αριθ. 5 σημείο
«Α»:**

Κανονισμός για τις ευρωπαϊκές στατιστικές σχετικά με τον πληθυσμό και τη στέγαση
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ

«Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας υποστηρίζει την προστιθέμενη αξία του κανονισμού για τις ευρωπαϊκές στατιστικές σχετικά με τον πληθυσμό και τη στέγαση όσον αφορά τη θέσπιση κοινού νομικού πλαισίου για την ανάπτυξη, την παραγωγή και τη διάδοση ευρωπαϊκών στατιστικών σχετικά με τον πληθυσμό και τη στέγαση και τον εκσυγχρονισμό των κοινωνικών στατιστικών, προκειμένου να υποστηριχθούν καλύτερα οι πολιτικές της ΕΕ που σχετίζονται με τη δημογραφική αλλαγή, την κοινωνική συνοχή και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

«Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας αποδίδει μεγάλη σημασία στην προαγωγή και την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων, σημαντικό μέρος των οποίων είναι η ισότητα μεταξύ γυναικών και ανδρών. Είμαστε και θα παραμείνουμε προσηλωμένοι στις αρχές και τις αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως κατοχυρώνονται στις Συνθήκες.

Εν προκειμένω, η Βουλγαρία επισημαίνει την απόφαση που εξέδωσε το 2018 το συνταγματικό δικαστήριο της Βουλγαρίας στην οποία αναφέρεται ότι η Σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης για την πρόληψη και την καταπολέμηση της βίας κατά των γυναικών και της ενδοοικογενειακής βίας («Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης») προάγει νομικές έννοιες συνδεδεμένες με την έννοια του κοινωνικού φύλου («gender»), οι οποίες είναι ασύμβατες με τις βασικές συνταγματικές αρχές της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας.

Το 2021, το συνταγματικό δικαστήριο διευκρίνισε περαιτέρω ότι ο όρος «φύλο» (sex) που χρησιμοποιείται στο Σύνταγμα θα πρέπει, στο πλαίσιο της εθνικής έννομης τάξης, να εκλαμβάνεται μόνο με τη βιολογική του έννοια (άνδρες και γυναίκες). Σύμφωνα με αυτές τις αποφάσεις, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δηλώνει ότι δεν μπορεί να αποδεχτεί έννοιες που αποσκοπούν στον διαχωρισμό του «φύλου» (sex) ως βιολογικής κατηγορίας (άνδρες και γυναίκες) από το «φύλο» (gender) ως κοινωνική κατηγορία και ότι θα ερμηνεύει τη χρήση του όρου «φύλο» (gender) στην οδηγία μόνο με τη βιολογική του έννοια.

Τέλος, στο κείμενο του κανονισμού, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας αποδέχεται τη μετάφραση του όρου «gender» στα βουλγαρικά μόνο ως «sex» («πολ» στα βουλγαρικά).»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΑΣ

«Η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει τις γενικές αρχές των ευρωπαϊκών στατιστικών για τον πληθυσμό (ESOP) και εκφράζει την ικανοποίησή της για ορισμένες πτυχές του συμβιβαστικού κειμένου. Ωστόσο, διαφωνεί ως προς την ταχύτητα της ολοκλήρωσης της διαπραγματευτικής διαδικασίας.

Η Τσεχική Δημοκρατία παραμένει πεπεισμένη ότι η προτεινόμενη διατύπωση των άρθρων 3, 5 και 11 είναι προβληματική για τη μελλοντική εφαρμογή τους στη στατιστική πρακτική.

Η κύρια ανησυχία της Τσεχικής Δημοκρατίας είναι η εφαρμογή του ορισμού του πληθυσμού και η μοντελοποίηση μη καταχωρισμένου τμήματος του πληθυσμού χωρίς αξιόπιστες πηγές δεδομένων. Είναι υψίστης σημασίας να χρησιμοποιούνται πηγές διοικητικών δεδομένων επικεντρωμένες στο μητρώο πληθυσμού για την έγκαιρη παραγωγή στατιστικών σύμφωνα με τα πρότυπα ποιότητας για τις ευρωπαϊκές επίσημες στατιστικές. Οι απαιτητικές προθεσμίες για την παροχή δεδομένων που προσδιορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού μπορούν να επιτευχθούν μόνο εάν μπορούν να βασίζονται σε έγκυρες και ολοκληρωμένες πηγές διοικητικών δεδομένων.

Η Τσεχική Δημοκρατία φρονεί ότι η διασφάλιση που περιορίζει το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και καθορίζει τη σχέση του με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1700 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινού πλαισίου για τις ευρωπαϊκές στατιστικές σχετικά με τα άτομα και τα νοικοκυριά με βάση στοιχεία που συλλέγονται από δείγματα σε ατομικό επίπεδο διατυπώνεται στο τελικό συμβιβαστικό κείμενο μόνο σε σχέση με το υφιστάμενο περιεχόμενο των δεδομένων που συλλέγονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού και όχι γενικά σε σχέση με τα δεδομένα που συλλέγονται βάσει δειγμάτων ατόμων και νοικοκυριών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μελλοντική αύξηση του φόρτου για τα κράτη μέλη και τα ερωτώμενα άτομα.

Όσον αφορά τις ad hoc συλλογές δεδομένων βάσει του άρθρου 5, η Τσεχική Δημοκρατία πιστεύει ότι δεν θα επιβαρύνουν υπέρμετρα τα κράτη μέλη και ότι θα επικεντρωθούν μόνο στη χρήση υφιστάμενων πηγών διοικητικών δεδομένων.

Η Τσεχική Δημοκρατία μπορεί να υποστηρίξει το τελικό συμβιβαστικό κείμενο, αλλά με ορισμένες επιφυλάξεις που αναφέρονται ανωτέρω.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ

«Η Ουγγαρία αναγνωρίζει και προάγει την ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών σύμφωνα με τον Θεμελιώδη Νόμο της Ουγγαρίας και το πρωτογενές δίκαιο, τις αρχές και τις αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τις δεσμεύσεις και τις αρχές που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο. Η ισότητα μεταξύ γυναικών και ανδρών κατοχυρώνεται στις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως θεμελιώδης αξία. Σύμφωνα με τα ανωτέρω και την εθνική της νομοθεσία, η Ουγγαρία ερμηνεύει τον όρο «φύλο» ως αναφορά στο «βιολογικό φύλο» και την έννοια της «ισότητας των φύλων» ως «παροχή ίσων ευκαιριών και ευκαιριών για γυναίκες και άνδρες» στο *σχέδιο κανονισμού (ΕΕ)...* του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον πληθυσμό και τη στέγαση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 862/2007 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 763/2008 και (ΕΕ) αριθ. 1260/2013.»

**Σχετικά με το υπ’
αριθ. 6 σημείο
«Α»:**

Οδηγία για τις άδειες οδήγησης, την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2561 και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 383/2012
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ

«Η Δημοκρατία της Κροατίας επαναλαμβάνει τη σημασία τριών βασικών στοιχείων που επιδιώκει να λάβει υπόψη η οδηγία: βελτίωση της οδικής ασφάλειας, απλούστευση της εφαρμογής και γενικό πλαίσιο.

Ταυτόχρονα, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εθνικές συνθήκες και να διατηρηθούν οι τρέχουσες ορθές πρακτικές σε εθνικό επίπεδο, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Η Δημοκρατία της Κροατίας δεν είναι σε θέση να υποστηρίξει τα ακόλουθα στοιχεία του προτεινόμενου κειμένου:

1. Το άρθρο 17 το οποίο θεσπίζει την υποχρέωση των κρατών μελών να εκδίδουν άδειες οδήγησης για τις κατηγορίες Β και C σε αιτούντες ηλικίας 17 ετών (με τον κωδικό ΕΕ 98.02) στο πλαίσιο συστήματος οδήγησης με συνοδό.

Η οδήγηση στην ηλικία των 17 ετών, ακόμη και υπό επίβλεψη, μειώνει το κατώτατο όριο ηλικίας που εφαρμόζεται επί του παρόντος στην Κροατία και δημιουργεί σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά την επιβολή του νόμου, τον έλεγχο και την οδική ασφάλεια. Ως εκ τούτου, η εισαγωγή ενός τέτοιου συστήματος θα πρέπει να παραμείνει προαιρετική, δεδομένου ότι συνδέεται στενά με τις εθνικές συνθήκες κυκλοφορίας, τις υφιστάμενες πολιτικές ασφάλειας και τις ικανότητες επιβολής.

Εκτός από τις ανησυχίες για την ασφάλεια, η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος θα συνεπαγόταν σημαντική διοικητική και οικονομική επιβάρυνση για τις αρμόδιες αρχές. Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις προϋποθέσεις για την οδήγηση με συνοδό (επιλεξιμότητα των συνοδών, περιορισμοί στην οδήγηση, διαδικασίες ταυτοποίησης) θα είναι περίπλοκη, απαιτεί ένταση πόρων, ενώ θα είναι δύσκολο να εφαρμοστεί αποτελεσματικά στην πράξη.

Ως εκ τούτου, εκφράζουμε ανησυχία λόγω του ότι η υποχρεωτική εφαρμογή του συστήματος οδήγησης με συνοδό μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την οδική ασφάλεια, να δημιουργήσει δυσανάλογο διοικητικό κόστος και να έχει απρόβλεπτες συνέπειες.

2. Η διάταξη που θεσπίζει υποχρεωτική προθεσμία τριών εβδομάδων για την έκδοση της έντυπης άδειας οδήγησης (αιτιολογική σκέψη 11).

Σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, η άδεια οδήγησης στην Κροατία εκδίδεται εντός τριάντα ημερών στο πλαίσιο της συνήθους διαδικασίας. Συντομότερες προθεσμίες προβλέπονται μόνο για ταχείες και επείγουσες διαδικασίες, οι οποίες είναι πιο δαπανηρές και, ως εκ τούτου, σπανίως χρησιμοποιούνται.

Η θέσπιση δεσμευτικής προθεσμίας τριών εβδομάδων σε επίπεδο ΕΕ θα συντομεύσει την υφιστάμενη συνήθη διαδικασία στην Κροατία και θα απαιτήσει συστημική προσαρμογή των διοικητικών διαδικασιών. Αυτό θα δημιουργήσει πρόσθετη οργανωτική και οικονομική επιβάρυνση για τις αρμόδιες αρχές, θα αυξήσει το συνολικό κόστος της διαδικασίας και θα μετακυληθεί εντέλει στους πολίτες.

Για τους λόγους αυτούς, η Κροατία θεωρεί ότι η προθεσμία για την έκδοση έντυπων αδειών οδήγησης θα πρέπει να παραμείνει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, ώστε να υπάρξει ευελιξία για την προσαρμογή στις εθνικές διοικητικές ικανότητες και τη διάρθρωση του κόστους.

Δεδομένου ότι το τελικό κείμενο δεν αντιμετωπίζει επαρκώς τις προαναφερθείσες ανησυχίες, η Δημοκρατία της Κροατίας δεν είναι σε θέση να το υποστηρίξει.

Η Δημοκρατία της Κροατίας παραμένει προσηλωμένη στην εφαρμογή του εναρμονισμένου νομοθετικού πλαισίου σε επίπεδο ΕΕ που θα διασφαλίζει την επιβολή των υψηλότερων δυνατών προτύπων οδικής ασφάλειας.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ

«Η Μάλτα υποδέχεται ευνοϊκά τις προτάσεις της Επιτροπής στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την οδική ασφάλεια, αναγνωρίζοντας τη σημασία τους για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ και την προώθηση ασφαλέστερων και ευφυέστερων συστημάτων μεταφορών. Οι συγκεκριμένοι στόχοι όπως καθορίζονται στην εν λόγω δέσμη συνάδουν επαρκώς με το εθνικό όραμα και τις δεσμεύσεις της Μάλτας.

Η Μάλτα αναγνωρίζει ότι ο τελικός συμβιβασμός που επιτεύχθηκε με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιέχει αρκετές εποικοδομητικές τροπολογίες που αποσκοπούν στην ουσιαστική βελτίωση και την ενίσχυση του κειμένου, ιδίως από την άποψη της οδικής ασφάλειας.

Η ευελιξία που παρέχεται στα κράτη μέλη προκειμένου να συνεχίσουν να επιβάλλουν ιατρικούς ελέγχους για τους αιτούντες άδεια οδήγησης για πρώτη φορά και για τους ηλικιωμένους οδηγούς κατά την ανανέωση της άδειάς τους, τυγχάνει ευνοϊκής υποδοχής. Επιπλέον, η Μάλτα υποστηρίζει τη διατήρηση του κατώτατου ορίου ηλικίας για πλήρη δικαιώματα οδήγησης των κατόχων της κατηγορίας Β στην ηλικία των 18 ετών, σύμφωνα με το άρθρο 7. Ωστόσο, η Μάλτα εξακολουθεί να μην είναι σε θέση να εκφράσει παρόμοια υποστήριξη για το σύστημα οδήγησης με συνοδό.

Μολονότι η Μάλτα εκφράζει ικανοποίηση για τον προαιρετικό χαρακτήρα του εν λόγω συστήματος για τις άδειες κατηγορίας C, διατηρούμε σοβαρές επιφυλάξεις όσον αφορά την υποχρεωτική εφαρμογή του στις άδειες κατηγορίας Β, ιδίως επειδή αυτό δεν συνάδει με τις ιδιαίτερες πραγματικότητες και τις προκλήσεις των οδικών υποδομών της Μάλτας. Δεδομένου του περιορισμένου και ιδιαίτερα αστικοποιημένου οδικού μας δικτύου, η χορήγηση αδειών κατηγορίας Β στην πληθυσμιακή ομάδα στην οποία απευθύνεται το σύστημα οδήγησης με συνοδό δεν ευθυγραμμίζεται με τον δικό μας στόχο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Ένα τέτοιο καθεστώς θα δημιουργήσει πρόσθετες πιέσεις στα οδικά δίκτυα της Μάλτας, δυσχεραίνοντας παράλληλα τις προσπάθειες της κυβέρνησης να ενθαρρύνει την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών μεταξύ της συγκεκριμένης πληθυσμιακής ομάδας.

Για τον σκοπό αυτό και μολονότι η Μάλτα παραμένει πλήρως προσηλωμένη στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην επίτευξη του οράματός μας για μηδενικές απώλειες, δεν είμαστε σε θέση να στηρίξουμε την προσωρινή συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου στις 24 Μαρτίου 2025.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ

«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.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ

«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.

¹ COM(2001) 784 τελικό, σημείο 23

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.

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.

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

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. 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.

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.

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.

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.

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.

¹² σημείο 7.53, διάγραμμα 7.5.

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.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ

«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.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ

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

Η Πορτογαλία έχει διαχρονικά υποστηρίξει 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.»

Σχετικά με το υπ’
αριθ. 9 σημείο
«Α»:

Οδηγία για την παρακολούθηση του εδάφους
Καθορισμός της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του
σκεπτικού του Συμβουλίου

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

«Η Γερμανία συνοδεύει στην αντίθεσή της με την ακόλουθη δήλωση προς καταχώριση στα πρακτικά:

Τα υγιή εδάφη αποτελούν βασική προϋπόθεση για πολυάριθμες οικοσυστημικές λειτουργίες, όπως η αποθήκευση άνθρακα, το φιλτράρισμα και η αποθήκευση νερού καθώς και η ρύθμιση των ρύπων, για μια επαρκή και υγιεινή διατροφή, για την παροχή γεωργικής και δασικής βιομάζας και ως φυσική ψύξη σε αστικές περιοχές. Η υγεία του εδάφους, περιλαμβανομένης της περιεκτικότητας σε χούμο και της βιοποικιλότητας του εδάφους, πρέπει οπωσδήποτε να διατηρηθεί και, όπου είναι δυνατόν, να βελτιωθεί. Ως προς τούτο, είναι κρίσιμες οι εκάστοτε τοπικές συνθήκες σε κάθε κράτος μέλος. Κατά τη γνώμη της Γερμανίας, η πρόταση του Soil Monitoring Law που συμφωνήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Προεδρία του Συμβουλίου δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας και θα δημιουργούσε πρόσθετα βάρη και διπλές δομές.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

«Η Σουηδία εκτιμά το γεγονός ότι το τελικό συμβιβαστικό κείμενο διασφαλίζει σε μεγάλο βαθμό την ευελιξία και τον έλεγχο των κρατών μελών. Η Σουηδία αναγνωρίζει ότι το άρθρο 11 έχει μετακινηθεί ουσιωδώς προς τη θέση της Σουηδίας με τη διαγραφή των νομικά δεσμευτικών κοινών αρχών βιώσιμης διαχείρισης και με τη διαγραφή του παραρτήματος III.

Ωστόσο, η βασική ανησυχία της Σουηδίας για την προτεινόμενη οδηγία παραμένει. Η Σουηδία εξακολουθεί να πιστεύει ότι η πρόταση θα επιφέρει πρόσθετο κόστος σε σχέση με τα οφέλη της και αδυνατεί να δει σαφή προστιθέμενη αξία που να δικαιολογεί τον διοικητικό φόρτο ενός νομικά δεσμευτικού κοινού πλαισίου παρακολούθησης. Η οικονομική αποδοτικότητα του πλαισίου παρακολούθησης εξακολουθεί να είναι αβέβαιη και δεν υπάρχει τεκμηριωμένη διασφάλιση ποιότητας ότι το προτεινόμενο πλαίσιο θα είναι εφικτό και κατάλληλα εφαρμόσιμο σε διάφορους τύπους εδαφών. Η διασυνοριακή φύση της υγείας του εδάφους είναι περιορισμένη και συνδέεται με την εθνική αρμοδιότητα.

Το τελικό συμβιβαστικό κείμενο καταλήγει σε οδηγία που προσεγγίζει περισσότερο τη θέση της Σουηδίας σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, η Σουηδία μπορεί, με πνεύμα συμβιβασμού, να αποδεχθεί το τελικό συμβιβαστικό κείμενο. Ωστόσο, η Σουηδία υπογραμμίζει τις ανησυχίες που αναφέρθηκαν ανωτέρω, καθώς και ότι δεν υπάρχει εγγύηση για τη λειτουργία του πλαισίου στην πράξη.»