

Βρυξέλλες, 12.3.2026
COM(2026) 129 final

2013/0072 (COD)

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 7 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
σχετικά με τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
στη θέση του Συμβουλίου**

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 7 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
σχετικά με τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
στη θέση του Συμβουλίου

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το άρθρο 294 παράγραφος 7 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ορίζει ότι η Επιτροπή γνωμοδοτεί για τις τροπολογίες που προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση. Η Επιτροπή παραθέτει κατωτέρω τη γνώμη της σχετικά με τις 243 τροπολογίες που πρότείνει το Κοινοβούλιο για την προαναφερόμενη πρόταση.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο 13 Μαρτίου 2013
[έγγραφο COM(2013) 130 final — 2013/0072 COD]:

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση: 5 Φεβρουαρίου 2014

Ημερομηνία διαβίβασης της τροποποιημένης πρότασης στο Συμβούλιο: Α.Α.

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση: 16 Σεπτεμβρίου 2025

Ημερομηνία των τροπολογιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε δεύτερη ανάγνωση: 21 Ιανουαρίου 2026

3. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η πρόταση έχει στόχο τη βελτίωση της επιβολής αποσαφηνίζοντας αρχές ζωτικής σημασίας και παρεπόμενα δικαιώματα των επιβατών που στο παρελθόν έχουν προκαλέσει πολλές

δικαστικές διαμάχες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και επιβατών, καθώς επίσης και ενισχύοντας και συντονίζοντας καλύτερα τις πολιτικές επιβολής που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο και, ταυτόχρονα, συνυπολογίζοντας τις οικονομικές δυνατότητες των αερομεταφορέων. Αποσκοπεί επίσης στη διασφάλιση της καλύτερης επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών όσον αφορά την απώλεια αποσκευών.

4. ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

4.1. Σύνοψη των κύριων σημείων της θέσης της Επιτροπής

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε 243 τροπολογίες. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί 115 τροπολογίες ως έχουν (1 έως 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 έως 33, 35 έως 39, 42, 45, 46, 47, 53, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119 έως 123, 125 έως 128, 130, 135, 137 έως 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 έως 167, 169 έως 172, 174 έως 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 έως 198, 200, 201, 203, 206 έως 210, 241 έως 243).

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί 92 τροπολογίες εν μέρει, κατόπιν επαναδιατύπωσης ή καταρχήν συμφωνίας (9, 10, 11, 16, 20, 22, 23, 40, 43, 44, 49, 51, 52, 70, 74, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 93, 94, 97, 99, 100 έως 107, 111, 114, 124, 131 έως 134, 136, 143, 144, 149 έως 152, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 173, 179, 180, 185, 187, 189, 192, 193, 194, 199, 205, 211, 212, 215 έως 239).

Η Επιτροπή δεν μπορεί να υποστηρίξει 36 τροπολογίες (13, 25, 34, 41, 48, 50, 54, 55, 57, 58, 61, 62, 63, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 79, 87, 108, 112, 118, 129, 145, 151, 168, 182, 186, 191, 202, 204, 213, 214 και 240).

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προσπάθειες που καταβάλλει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προς βελτίωση των διατάξεων που ενισχύουν το επίπεδο προστασίας των επιβατών και βελτιώνουν την επιβολή των δικαιωμάτων τους σε σύγκριση με την αρχική θέση του Συμβουλίου.

4.2. Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δεύτερη ανάγνωση

Οι λόγοι για τη θέση της Επιτροπής περιγράφονται κατωτέρω, με έμφαση στις σημαντικότερες τροπολογίες.

4.2.1. Τροπολογίες που γίνονται δεκτές

Η Επιτροπή αποδέχεται τις τροπολογίες 1 έως 8, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24, 26 έως 33, 35 έως 39, 42, 45, 46, 47, 53, 54, 56, 59, 60, 64, 65, 66, 69, 71, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 89, 92, 95, 96, 98, 109, 110, 113, 115, 116, 117, 119 έως 123, 125 έως 128, 130, 135, 137 έως 142, 147, 148, 146, 150, 153, 157, 164 έως 167, 169 έως 172, 174 έως 178, 181, 183, 184, 188, 190, 195 έως 198, 200, 201, 203, 206 έως 210, 241 έως 243.

Οι εν λόγω τροπολογίες παρέχουν διευκρινίσεις σχετικά με τους ορισμούς, τα δικαιώματα των επιβατών και τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων και των μεσαζόντων. Βελτιώνουν επίσης το κείμενο του Συμβουλίου, ιδίως όσον αφορά τη διεκπεραίωση καταγγελιών από αερομεταφορείς και μεσάζοντες, τον ορισμό εθνικών φορέων επιβολής, την ανταλλαγή πληροφοριών και τη διασυννοριακή συνεργασία των εθνικών φορέων επιβολής, τις κυρώσεις και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής. Τα στοιχεία αυτά βελτιώνουν την ποιότητα

του νομικού κειμένου και συνιστούν βελτιώσεις στο επίπεδο προστασίας των επιβατών, ενώ διασφαλίζουν επίσης την περαιτέρω ευθυγράμμιση με τους κανόνες που εφαρμόζονται σε άλλους τρόπους μεταφοράς.

4.2.2. Τροπολογίες που γίνονται εν μέρει δεκτές

Επιτρεπόμενα όρια αποσκευών

Με την τροπολογία 144 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιδιώκει να θεσπίσει διατάξεις για τις χειραποσκευές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ενώ η πρόταση της Επιτροπής του 2013 περιέχει κανόνες για τη μεταφορά αποσκευών στο άρθρο 2 της πρότασης, το οποίο τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης των εθνικών φορέων επιβολής να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τον εν λόγω κανονισμό.

Η τροπολογία 144 προβλέπει ένα νέο άρθρο 11α («Δικαίωμα σε προσωπικό αντικείμενο και χειραποσκευή») που περιλαμβάνει τρεις παραγράφους: την παράγραφο 1 σχετικά με τα «προσωπικά αντικείμενα», την παράγραφο 2 για τη θέσπιση δικαιώματος μεταφοράς μίας χειραποσκευής που περιλαμβάνεται στην τιμή του εισιτηρίου και την παράγραφο 3 για την ενημέρωση σχετικά με τη διαδικασία ανάκτησης ξεχασμένων προσωπικών αντικειμένων και χειραποσκευών στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους.

Η Επιτροπή απορρίπτει την πρόταση περί ρύθμισης του δικαιώματος μεταφοράς χειραποσκευής χωρίς επιπλέον χρέωση (παράγραφος 2 του προτεινόμενου νέου άρθρου), όπως ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην τροπολογία 144 και στην τροπολογία 204, είτε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 είτε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97. Ένα τέτοιο μέτρο πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο κατάλληλης εκτίμησης επιπτώσεων προς αποφυγή ανεπιθύμητων συνεπειών, ενώ η εν λόγω εκτίμηση βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη στο πλαίσιο της επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 (βλ. επίσης σημείο 4.2.4 για τις χειραποσκευές).

Όσον αφορά τα υπόλοιπα μέρη της τροπολογίας 144, η Επιτροπή θεωρεί ότι και η παράγραφος 1 του νέου άρθρου σχετικά με το «προσωπικό αντικείμενο» είναι καλύτερο να αποτελέσει μέρος της υπό εξέλιξη επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 για τις αεροπορικές γραμμές, καθώς τα μέτρα για το προσωπικό αντικείμενο θα αποτελέσουν αντικείμενο πλήρους εκτίμησης επιπτώσεων.

Εναλλακτικά, εάν το ζήτημα αυτό (παράγραφος 1) εξεταστεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, οι εθνικοί φορείς επιβολής θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι και για την επιβολή των εν λόγω κανόνων [σημειωτέον ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν πρότεινε τροπολογία σχετικά με τις αρμοδιότητες των εθνικών φορέων επιβολής βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97, όπως πρότεινε η Επιτροπή στην πρόταση του 2013]. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θα μπορούσε να επιδείξει ευελιξία ως προς το αν το ζήτημα αυτό ρυθμίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97.

Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την παράγραφο 3 (σχετικά με την ενημέρωση των επιβατών για τις διαδικασίες σε περίπτωση που αφεθούν χειραποσκευές στον θάλαμο επιβατών του αεροσκάφους). Το ζήτημα αυτό πρέπει να ρυθμιστεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

Εξοπλισμός κινητικότητας — δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος

Η τροπολογία 199 αφορά την ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος που μπορούν να υποβάλουν τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα για να

καλύψουν τον εξοπλισμό κινητικότητάς τους σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς που υπερβαίνει το τυποποιημένο ποσό αποζημίωσης που προβλέπεται στη σύμβαση του Μόντρεαλ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97. Η τροπολογία θα υποχρέωνε την Επιτροπή να εγκρίνει υπόδειγμα εντύπου για την εν λόγω ειδική δήλωση. Η Επιτροπή αντιτίθεται στην υποχρέωση αυτή, καθώς δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο, μεταξύ άλλων για τους αερομεταφορείς, δεδομένου ότι θα πρέπει να χρησιμοποιούν διαφορετικό έντυπο από εκείνο που χρησιμοποιείται συνήθως. Η Επιτροπή θα μπορούσε να υποστηρίξει την τροπολογία 199 με την επιφύλαξη της διαγραφής της απαίτησης έκδοσης εκτελεστικών πράξεων από την Επιτροπή με σκοπό τον ορισμό του υποδείγματος του εντύπου.

Προθεσμίες

Η θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου διαφέρει από τη θέση του Συμβουλίου όσον αφορά τις διάφορες προθεσμίες που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς για την ενημέρωση των επιβατών (τροπολογία 88), για την επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες (τροπολογίες 114, 124, 131), για τη δυνατότητα παράτασης των προθεσμιών σε περίπτωση ενεργοποίησης σχεδίου έκτακτης ανάγκης (τροπολογίες 118 —βλ. κατωτέρω στις τροπολογίες που απορρίπτονται— και 129) και για την παραλαβή καταγγελιών των επιβατών (τροπολογίες 165 και 180).

Όσον αφορά την τροπολογία 88, η Επιτροπή συμφωνεί με την προθεσμία που προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την ενημέρωση των επιβατών σε περίπτωση συμβάντος μόλις οι πληροφορίες αυτές καταστούν διαθέσιμες και το αργότερο εντός 30 λεπτών, καθώς αυτό συνάδει με την πρόταση της Επιτροπής [βλ. άρθρο 14 παράγραφος 5 στο έγγραφο COM (2013) 130 final].

Όσον αφορά τις τροπολογίες 114 και 124, η Επιτροπή συμφωνεί με την επταήμερη προθεσμία για την επιστροφή χρημάτων ή την καταβολή πληρωμών μόνο εάν δεν εμπλέκονται μεσάζοντες. Εάν εμπλέκονται μεσάζοντες, οι προθεσμίες θα πρέπει να παρατείνονται [βλ. νέο σχέδιο άρθρου 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 στην πρόταση COM(2023) 753 final]. Όσον αφορά την τροπολογία 124, η Επιτροπή είναι υπέρ της παράτασης των προθεσμιών σε περίπτωση ενεργοποίησης σχεδίων έκτακτης ανάγκης και, ως εκ τούτου, υποστηρίζει εν προκειμένω τη θέση του Συμβουλίου, η οποία προτείνει παράταση της επιστροφής εξόδων σε 30 ημέρες, ενώ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει στην τροπολογία 124 να διαγραφεί η εν λόγω παράταση.

Όσον αφορά την τροπολογία 131, η Επιτροπή συμφωνεί με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την επταήμερη προθεσμία για την επιστροφή χρημάτων σε περίπτωση τοποθέτησης σε κατώτερη κατηγορία ναύλου, διότι αυτό συνάδει με την απαίτηση βάσει των υφιστάμενων κανόνων.

Επιβολή

Η Επιτροπή μπορεί να υποστηρίξει την εξωδικαστική επίλυση που προτείνεται στις τροπολογίες 40 και 185 μόνο εν μέρει, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν είναι σύμφωνη με την υποχρεωτική συμμετοχή των αεροπορικών εταιρειών σε διαδικασίες εναλλακτικής επίλυσης διαφορών ούτε με τον δεσμευτικό χαρακτήρα των σχετικών αποφάσεων χωρίς προηγούμενη αξιολόγηση. Η υποχρεωτικότητα της εναλλακτικής επίλυσης διαφορών με δεσμευτικές αποφάσεις προς επιβολή σε όλα τα κράτη μέλη συνεπάγεται πρόσθετο διοικητικό φόρτο και δεν έχει αξιολογηθεί διεξοδικά. Ενδεικτικά, στην πρόσφατη συμφωνία που επιτεύχθηκε αναφορικά με την

αναθεώρηση της οδηγίας για τα οργανωμένα ταξίδια δεν προβλέπεται σχετική διάταξη ούτε για τα οργανωμένα ταξίδια για παρόμοιους λόγους.

4.2.3. Τροπολογίες που γίνονται δεκτές με την επιφύλαξη επαναδιατύπωσης ή καταρχήν συμφωνίας

Έκτακτες περιστάσεις

Στην τροπολογία 99 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εισάγει ένα νέο άρθρο σχετικά με τις «έκτακτες περιστάσεις», το οποίο προβλέπει, μεταξύ άλλων, έναν εξαντλητικό κατάλογο περιστάσεων στο παράρτημα που πρέπει να θεωρούνται «έκτακτες», οι οποίες μπορούν να τροποποιηθούν από την Επιτροπή μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης. Η Επιτροπή θα μπορούσε να αποδεχθεί την τροπολογία 99, εάν ο εξαντλητικός κατάλογος αντικατασταθεί από μη εξαντλητικό κατάλογο.

Οι τροπολογίες 86 και 93 προβλέπουν την υποχρέωση του αερομεταφορέα να καταβάλει αποζημίωση για ματαιώσεις και καθυστερήσεις, εάν δεν παράσχει αποδείξεις για την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων. Ωστόσο, δεν έχει οριστεί προθεσμία για την παροχή των εν λόγω αποδείξεων από τον αερομεταφορέα. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου και η ταχεία επίλυση των διαφορών, η Επιτροπή θα μπορούσε να υποστηρίξει τις εν λόγω τροπολογίες, εάν προστεθεί σαφής προθεσμία έως την οποία ο αερομεταφορέας πρέπει να παράσχει αποδείξεις για την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων.

Οι τροπολογίες 215 έως 239 αφορούν διάφορες καταστάσεις που συνιστούν έκτακτες περιστάσεις. Στην ουσία, ο κατάλογος των περιστάσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αποτυπώνει σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε αρκετές περιπτώσεις όμως αποκλίνει από αυτήν. Χωρίς να θίγεται η θέση της Επιτροπής ότι ο κατάλογος πρέπει να είναι μη εξαντλητικός και να υπόκειται σε μελλοντική τροποποίηση μέσω κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων, ώστε να παραμένει επικαιροποιημένος, η Επιτροπή θα μπορούσε να υποστηρίξει τις αναφερόμενες συγκεκριμένες περιστάσεις, υπό την προϋπόθεση ότι η διατύπωσή τους αντικατοπτρίζει τη γενική προσέγγιση που διαμορφώνεται από τη νομολογία.

Ποσά αποζημίωσης και όρια

Όσον αφορά τις τροπολογίες 100, 101 και 102 (ποσά αποζημίωσης ανά απόσταση) και τις τροπολογίες 105, 106 και 107 (όρια που γεννούν το δικαίωμα αποζημίωσης), η Επιτροπή, στο πνεύμα μιας συνολικής συμβιβαστικής λύσης, θα μπορούσε να επιδείξει ευελιξία ως προς τα όρια και τα ποσά αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης, υπό την προϋπόθεση ότι η τελική συμφωνία θα ενισχύει τα δικαιώματα των επιβατών με τον πλέον αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο και, παράλληλα, θα συνυπολογίζει τον αντίκτυπο στην οικονομική βιωσιμότητα των αερομεταφορέων.

Προσαρμογή των ποσών αποζημίωσης

Με την τροπολογία 104, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιδιώκει να υποχρεώσει την Επιτροπή να αναπροσαρμόζει ανά τριετία τα ποσά αποζημίωσης με την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης. Η Επιτροπή συμφωνεί καταρχήν με την πρόταση αυτή με την επιφύλαξη παράτασης του χρονικού διαστήματος για την εν λόγω επανεξέταση σε πέντε έτη, προκειμένου να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος.

Προσυμπληρωμένα έντυπα

Οι τροπολογίες 88, 91, 97 και 111 θεσπίζουν την υποχρέωση των αερομεταφορέων να παρέχουν στους επιβάτες προσυμπληρωμένα έντυπα ώστε αυτοί να μπορούν να

αιτούνται αποζημίωση και επιστροφή χρημάτων. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την αρχή να απαιτείται να παρέχουν οι αερομεταφορείς προσυμπληρωμένα έντυπα ώστε να διασφαλίζεται ότι οι επιβάτες μπορούν να διεκδικούν αποτελεσματικότερα τα δικαιώματά τους ως επιβατών, με την επιφύλαξη περαιτέρω συντακτικών βελτιώσεων όσον αφορά i) το περιεχόμενο του εντύπου και ii) τις περιστάσεις υπό τις οποίες πρέπει να παρέχεται.

Η τροπολογία 156 πρέπει να επαναδιατυπωθεί, διότι αναφέρεται και αυτή σε προσυμπληρωμένα έντυπα σχετικά με καταγγελίες δυνάμει του άρθρου 15α (τροπολογίες 164 έως 171), το οποίο δεν περιέχει καμία αναφορά σε τέτοια έντυπα.

Επιβολή

Η Επιτροπή αποδέχεται καταρχήν τις τροπολογίες που αφορούν τη διεκπεραίωση καταγγελιών από αερομεταφορείς και μεσάζοντες, τη διεκπεραίωση καταγγελιών από εθνικούς φορείς επιβολής, την εναλλακτική επίλυση διαφορών, τον ορισμό εθνικών φορέων επιβολής και τα καθήκοντα επιβολής των εθνικών φορέων επιβολής. Απαιτείται, ωστόσο, αναδιατύπωση των εξής τροπολογιών για σκοπούς σαφήνειας, συνοχής και ασφάλειας δικαίου: 40, 165, 173, 179 και 180.

Κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες

Η τροπολογία 187 (άσκηση της εξουσιοδότησης) παρέχει στην Επιτροπή το δικαίωμα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων μόνο για περίοδο πέντε ετών, με δυνατότητα παράτασης. Η Επιτροπή θα μπορούσε να αποδεχθεί την τροπολογία 187, υπό την προϋπόθεση ότι η εξουσιοδότηση θα της ανατεθεί για απεριόριστο χρονικό διάστημα.

Καταγγελίες σχετικά με αποσκευές

Με την τροπολογία 194 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβλέπει ειδικές διατάξεις που διέπουν τις καταγγελίες επιβατών για φθορά ή καθυστέρηση αποσκευών και συγκεκριμένους τρόπους με τους οποίους οι αερολιμένες καθιστούν διαθέσιμα τα έντυπα καταγγελίας. Η Επιτροπή συμφωνεί μεν καταρχήν με την τροπολογία αυτή, όμως ζητεί το έντυπο καταγγελίας να παρέχεται με έναν πιο ουδέτερο τεχνολογικά τρόπο.

Υποβολή εκθέσεων από την Επιτροπή

Η τροπολογία 211 προβλέπει την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει έκθεση σχετικά με τη λειτουργία του τροποποιημένου κανονισμού. Η Επιτροπή θα υποστηρίξει την τροπολογία 211, εάν παραταθεί η προθεσμία από τρία σε πέντε έτη από την έναρξη ισχύος του τροποποιημένου κανονισμού, με σκοπό να μπορέσουν να αναλυθούν πλήρως οι επιπτώσεις του.

Άτομα με συγκεκριμένες ανάγκες

Με την τροπολογία 143 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιδιώκει να καταστήσει τους αερομεταφορείς υπεύθυνους για τη μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μέσο και την παροχή βοήθειας, καθώς και αποζημίωσης προς τα άτομα με αναπηρία, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τα ασυνόδευτα παιδιά, όταν τα άτομα αυτά χάνουν την πτήση τους λόγω ανεπαρκούς παροχής βοήθειας στον αερολιμένα από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Η τροπολογία υποχρεώνει την Επιτροπή να καθορίσει τις λεπτομερείς ρυθμίσεις εφαρμογής του προαναφερόμενου συστήματος, καθώς και τους μηχανισμούς προσφυγής των αερομεταφορέων κατά των φορέων διαχείρισης του αερολιμένα μέσω εκτελεστικής πράξης

Η πρόταση της Επιτροπής δεν περιείχε τέτοια διάταξη και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν διενήργησε εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τη συγκεκριμένη πτυχή. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κράτη μέλη ανέφεραν ελάχιστες τέτοιες υποθέσεις κατά τις εργασίες του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η υποχρέωση παροχής βοήθειας σε επιβάτη με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα σε αερολιμένα βαρύνει τον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006. Το ενδεχόμενο να υποχρεώνεται ο αερομεταφορέας να καταβάλει αποζημίωση σε επιβάτη με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα στον οποίο δεν παρασχέθηκε αποτελεσματική βοήθεια από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα θα πρέπει να συνοδεύεται από ρητό δικαίωμα του αερομεταφορέα να αξιώνει την επιστροφή της εν λόγω αποζημίωσης από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί καταρχήν την τροπολογία 143, υπό την προϋπόθεση ότι θα συμπεριληφθούν αυτές οι σημαντικές νομικές εγγυήσεις.

Όσον αφορά τα ασυνόδευτα παιδιά, η τροπολογία προβλέπει ότι την ευθύνη φέρει ο αερομεταφορέας που δέχθηκε να μεταφέρει το παιδί. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει σε δικαίωμα αποζημίωσης.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει επίσης ότι τυχόν εκτελεστική πράξη θα καλύπτει μόνο πραγματικές ρυθμίσεις εφαρμογής. Ως εκ τούτου, το δικαίωμα αποζημίωσης καθ'αυτό, καθώς και περαιτέρω δικαιώματα προσφυγής θα πρέπει να αποτελούν μέρος των ουσιαστών στοιχείων του ίδιου του δικαιώματος που περιλαμβάνεται στη βασική πράξη.

4.2.4. Τροπολογίες που απορρίπτει η Επιτροπή

Αιτιολογικές σκέψεις

Η τροπολογία 54 ζητεί να συμπεριλαμβάνεται η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών σε διεθνείς συμφωνίες. Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία αυτή, επειδή δεν αντιστοιχεί σε καμία ουσιαστική διάταξη στο κείμενο του κανονισμού.

Στην τροπολογία 55 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί ειδικές εγκαταστάσεις στους αερολιμένες για «επιβάτες με σοβαρή αναπηρία». Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία αυτή, διότι το θέμα θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικάς.

Ορισμοί

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιλαμβάνει νέο ορισμό με τίτλο «αντίτιμο του αεροπορικού εισιτηρίου» στην τροπολογία 57. Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία αυτή, διότι το θέμα εξετάζεται στην πρόταση επιβολής.

Με την τροπολογία 58 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προσθέτει ορισμό της «κράτησης». Ο όρος αυτός δεν χρησιμοποιείται σε άλλο σημείο του κανονισμού και, ως εκ τούτου, είναι περιττός ο ορισμός του. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 58.

Με τις τροπολογίες 62 και 63 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διέγραψε αρκετές γραμμές από τον ορισμό της ματαίωσης. Δεδομένου ότι τα στοιχεία αυτά προέρχονται από τη νομολογία, η διαγραφή τους αφήνει τον ορισμό ελλιπή και διφορούμενο. Ως εκ τούτου, οι διαγραφές αυτές απορρίπτονται.

Με την τροπολογία 68 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρόσθεσε κείμενο στον ορισμό των «πτήσεων ανταπόκρισης» που κάνει λόγο για ενιαία σύμβαση μεταφοράς. Μια τέτοια διαπαραπομπή δεν είναι αναγκαία και ενδέχεται να είναι παραπλανητική. Επομένως, η προσθήκη αυτή απορρίπτεται.

Έκτακτες περιστάσεις

Με την τροπολογία 67 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διέγραψε τον ορισμό του όρου «έκτακτες περιστάσεις» και τον μετέφερε στο άρθρο 6γ. Για λόγους συνέπειας και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη νομοθετικών κειμένων¹, όλοι οι ορισμοί θα πρέπει να περιέχονται σε ένα και μόνο άρθρο (άρθρο 2). Ως εκ τούτου, η διαγραφή αυτή απορρίπτεται.

Η Επιτροπή απορρίπτει τις τροπολογίες 213 και 214 (χαρακτηρισμός των έκτακτων περιστάσεων ως περιστάσεων «που μπορούν να θεωρηθούν» έκτακτες), καθώς η Επιτροπή πιστεύει ότι ο εν λόγω χαρακτηρισμός των έκτακτων περιστάσεων είναι ασαφής και, ως εκ τούτου, μπορεί να οδηγήσει σε ανασφάλεια δικαίου και σύγχυση για τους επιβάτες.

Η Επιτροπή απορρίπτει επίσης την τροπολογία 213, διότι επιδιώκει να αλλάξει το καθεστώς του καταλόγου από «μη εξαντλητικό» σε «εξαντλητικό». Παρότι μπορεί να παρουσιάζει πλεονεκτήματα για την ασφάλεια δικαίου, είναι σημαντικό να αποφευχθεί ο κίνδυνος να παραβλεφθούν και να μην περιέχονται στον κατάλογο περιστάσεις που θα πρέπει να θεωρούνται έκτακτες.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 240 (διαγραφή του καταλόγου περιστάσεων που δεν θεωρούνται έκτακτες). Ο εν λόγω κατάλογος που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 συμβάλλει στη νομική σαφήνεια, όπως προτάθηκε αρχικά από την Επιτροπή το 2013.

Πεδίο εφαρμογής

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού στις πτήσεις με προορισμό την Ένωση ώστε να περιλαμβάνει όχι μόνο πτήσεις που εκτελούνται από αερομεταφορείς της Ένωσης αλλά πτήσεις που εκτελούνται από όλους τους αερομεταφορείς, με τη διαγραφή του περιορισμού «μόνον εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της σχετικής πτήσης είναι ενωσιακός αερομεταφορέας» (τροπολογία 72). Αυτό θα σήμαινε ότι οι επιβάτες που ταξιδεύουν με αερομεταφορείς τρίτων χωρών που εκτελούν πτήσεις με προορισμό αερολιμένες της ΕΕ θα ενέπιπταν για πρώτη φορά στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, κάτι που θα διεύρυνε σημαντικά την κάλυψη των δικαιωμάτων των επιβατών σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

Η Επιτροπή δεν πρότεινε την τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού και δεν συνυπολόγισε τον ενδεχόμενο αντίκτυπο μιας τέτοιας επέκτασης του πεδίου εφαρμογής στην εκτίμηση επιπτώσεων που διενήργησε.

Η Επιτροπή, παρόλο που παραμένει πρόθυμη να επανεξετάσει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού εκτιμώντας στο μέλλον τους κινδύνους σύγκρουσης δικαιοδοσιών και τις δυσκολίες που σχετίζονται με την επιβολή, όπως προτείνεται στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση που διαγράφηκε με την τροπολογία 191, δεν

¹ Κοινός πρακτικός οδηγός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τα πρόσωπα που συμβάλλουν στη σύνταξη των νομοθετικών κειμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2015, κατευθυντήρια γραμμή 14.

μπορεί να υποστηρίξει την άμεση επέκταση του πεδίου εφαρμογής χωρίς προηγούμενη αξιολόγηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει τις τροπολογίες 48, 72 και 191.

Οι τροπολογίες 75 και 76 διαγράφουν τις διατάξεις της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ. Δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές αποτυπώνουν την πορεία των υπό εξέλιξη συζητήσεων σχετικά με τη συμφωνία ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου, η Επιτροπή διαφωνεί με τις εν λόγω διαγραφές και, ως εκ τούτου, απορρίπτει τις τροπολογίες 75 και 76.

Προσωπικό πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εξαιρεί ορισμένους επιβάτες από το πεδίο εφαρμογής του, ιδίως όσους ταξιδεύουν σε δωρεάν ταξίδια ή ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό. Με την τροπολογία 73 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διαγράφει αυτή την εξαίρεση. Η Επιτροπή διαφωνεί με την εν λόγω διαγραφή, δεδομένου ότι η διάταξη προέβλεπε αιτιολογημένη (και περιορισμένη) εξαίρεση. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 73.

Άρνηση επιβίβασης

Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση διατηρεί στον ορισμό της «άρνησης επιβίβασης» τους σοβαρούς λόγους που δικαιολογούν την άρνηση επιβίβασης και παρατίθενται στη θέση του Συμβουλίου (λόγοι υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων), δεδομένου ότι οι εξαιρέσεις αυτές ορίζονται ήδη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 [άρθρο 2 στοιχείο ι)]. Αυτό συνάδει με τον ισχύοντα κανονισμό και η Επιτροπή δεν πρότεινε την τροποποίηση του εν λόγω ορισμού.

Με την τροπολογία 61 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιδιώκει να διαγράψει τους σοβαρούς λόγους. Αυτό θα σήμαινε ότι οι αερομεταφορείς θα έπρεπε να αντιμετωπίζουν ως άρνηση επιβίβασης τις περιπτώσεις άρνησης μεταφοράς επιβατών για βάσιμους λόγους. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτό θα επιβάρυνε υπέρμετρα τους αερομεταφορείς και δεν μπορεί να δικαιολογηθεί. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 61.

Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους, οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν να τους επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου. Σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, η επιστροφή πρέπει να πραγματοποιείται εντός της προθεσμίας επιστροφής χρημάτων, δηλαδή εντός επτά ημερών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί η επιστροφή χρημάτων σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης να πραγματοποιείται αμέσως (τροπολογία 79). Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό συνιστά αδικαιολόγητη επιβάρυνση για τον πραγματικό αερομεταφορέα, επειδή το αντίτιμο του εισιτηρίου που αντιστοιχεί στα μη χρησιμοποιηθέντα τμήματα του εισιτηρίου (δηλαδή τα σκέλη της πτήσης που δεν πραγματοποιήθηκαν) δεν μπορεί πάντα να καθοριστεί αμέσως, ιδίως σε περιπτώσεις πτήσεων ανταπόκρισης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 79.

Ασφάλιση / ταμείο εγγυήσεων

Οι τροπολογίες 50 και 87 εισάγουν την υποχρέωση των αεροπορικών εταιρειών να μεριμνούν για τη δημιουργία συστημάτων ασφάλισης ή ενός ταμείου εγγυήσεων. Ούτε η Επιτροπή ούτε το Συμβούλιο πρότειναν τέτοιους κανόνες. Η Επιτροπή δεν μπορεί να υποστηρίξει την άμεση θέσπιση τέτοιων κανόνων χωρίς προηγούμενη

αξιολόγηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει τις τροπολογίες 50 και 87, επειδή ήδη αξιολογεί επί του παρόντος την ανάγκη θέσπισης σχετικών κανόνων στο πλαίσιο της υπό εξέλιξη επανεξέτασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 για τις αεροπορικές γραμμές.

Διπλή αποζημίωση

Η Επιτροπή πρότεινε το 2013 ότι το δικαίωμα αποζημίωσης μπορεί να δημιουργηθεί μόνο μία φορά όταν οι επιβάτες μεταφέρονται με άλλη πτήση το νωρίτερο δυνατόν στον τελικό τους προορισμό. Το Συμβούλιο διατήρησε τη διάταξη αυτή στη θέση του σε πρώτη ανάγνωση. Με την τροπολογία 108 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απαιτεί οι επιβάτες να εξακολουθούν να είναι επιλέξιμοι για πρόσθετη αποζημίωση σε περίπτωση που επιλέξουν να συνεχίσουν το ταξίδι τους και αντιμετωπίσουν περαιτέρω διαταραχές του ταξιδιού τους. Δεδομένου ότι η αποζημίωση θα πρέπει να καταβάλλεται μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η Επιτροπή επιδιώκει να διατηρήσει την ισορροπία της αρχικής της πρότασης και, ως εκ τούτου, απορρίπτει την τροπολογία αυτή.

Μορφή καταβολής

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 112, η οποία καταργεί τη ρητή δυνατότητα των αερομεταφορέων να συμφωνούν με τον επιβάτη την καταβολή της αποζημίωσης με άλλες μορφές πλην τoις μετρητοίς, όπως με τη μορφή κουπονιού. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι πρόκειται για χρήσιμη επιλογή για ορισμένους επιβάτες και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να διατηρηθεί, με την προϋπόθεση της ρητής συγκατάθεσης του επιβάτη.

Προθεσμίες

Σύμφωνα με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην τροπολογία 84, οι αερομεταφορείς απαιτείται να ενημερώνουν τους επιβάτες με ηλεκτρονικά μέσα για τους λόγους της ματαίωσης το αργότερο 30 λεπτά μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Δεδομένης της δυνητικής πολυπλοκότητας των λόγων των ματαίωσεων, αυτό το χρονικό περιθώριο είναι υπερβολικά σύντομο.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει στην τροπολογία 118 να διαγραφεί η παράταση της προθεσμίας επιστροφής χρημάτων σε 30 ημέρες σε περίπτωση ενεργοποίησης σχεδίων έκτακτης ανάγκης. Η Επιτροπή τάσσεται υπέρ της παράτασης της προθεσμίας επιστροφής χρημάτων σε περίπτωση ενεργοποίησης σχεδίων έκτακτης ανάγκης και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να αποδεχθεί την τροπολογία 118.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 129, διότι το χρονικό διάστημα των τριών ωρών εντός των οποίων ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρήσει την υποχρέωσή του να παράσχει βοήθεια στους επιβάτες ενδέχεται να μην είναι αναλογικό σε όλες τις περιπτώσεις (θα μπορούσε να είναι και συντομότερο, π.χ. εάν η διαταραχή συμβεί μετά τα μεσάνυχτα), διότι η κατάρτιση πίνακα τιμών για τα καταλύματα στα κράτη μέλη θα επιφέρει τεράστιο διοικητικό φόρτο, διότι ο πίνακας θα ήταν αναγκαίος και για τρίτες χώρες, και διότι έχει παραμείνει ανοικτό (πιθανώς εκ παραδρομής) το ενδεχόμενο παράτασης της προθεσμίας σε περίπτωση ενεργοποίησης σχεδίων έκτακτης ανάγκης.

Εκχώρηση εισιτηρίων

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 145 (δικαίωμα εκχώρησης εισιτηρίου σε περίπτωση θανάτου του ενδιαφερόμενου επιβάτη ή στενού συγγενούς του), καθώς η

Επιτροπή θεωρεί ότι η εκχώρηση εισιτηρίου σε άλλο πρόσωπο ενέχει τον κίνδυνο διαμόρφωσης μαύρης αγοράς εισιτηρίων από δεύτερο χέρι και, ως εκ τούτου, πρέπει να αποφευχθεί.

Απαίτηση ενημέρωσης σε περίπτωση συνδυασμένων εισιτηρίων

Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλάμβανε την υποχρέωση των αερομεταφορέων και των μεσαζόντων να ενημερώνουν σαφώς τους επιβάτες σε περίπτωση πώλησης εισιτηρίου που καλύπτεται από συνδυασμό συμβάσεων αεροπορικής μεταφοράς. Σκοπός του διαγραφέντος κειμένου ήταν να διευκρινιστεί στους επιβάτες ότι, εάν η πώληση εισιτηρίων δεν αφορά ενιαία σύμβαση, δεν μπορούν να ασκήσουν το δικαίωμα αποζημίωσης, επιστροφής χρημάτων, μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μέσο ή παροχής βοήθειας σε περίπτωση απώλειας επόμενης πτήσης.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 151 με την οποία διαγράφεται αυτή η υποχρέωση.

Επιβολή

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 41 (δημοσίευση από την Επιτροπή καταλόγου αερομεταφορέων που δεν συμμορφώνονται με τον κανονισμό), επειδή η προτεινόμενη αιτιολογική σκέψη δεν αντιστοιχεί σε καμία ουσιαστική διάταξη στο κείμενο του κανονισμού. Επιπλέον, η επιβολή της προτεινόμενης υποχρέωσης στην Επιτροπή θα επέφερε υπερβολικό διοικητικό φόρτο.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 168 (προθεσμίες/αντίδραση σε καταγγελίες), δεδομένου ότι η προτεινόμενη προσέγγιση να θεωρείται η έλλειψη απάντησης από τον αερομεταφορέα ή τον μεσαζόντα σε καταγγελία ως αποδοχή των αξιώσεων του επιβάτη θα μπορούσε να έχει εκτεταμένες επιπτώσεις και να δημιουργήσει ανασφάλεια δικαίου. Επίσης, δεν θα μπορούσε να ενσωματωθεί στη νομική αρχιτεκτονική της διεκπεραίωσης καταγγελιών βάσει του παρόντος κανονισμού, ούτε θα ήταν συνεπής με τους μηχανισμούς διεκπεραίωσης καταγγελιών στο πλαίσιο της ισχύουσας νομοθεσίας που διέπει τα δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 182 (επιθεωρήσεις των εθνικών φορέων επιβολής από την Επιτροπή), καθώς η προτεινόμενη υποχρέωση ενδέχεται να μην συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας και να έχει επίσης σημαντικές διοικητικές και δημοσιονομικές επιπτώσεις για την Επιτροπή.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 186 (έγγραφα συμμόρφωσης) λόγω του πρόσθετου διοικητικού φόρτου.

Διαφάνεια όσον αφορά τα επιτρεπόμενα όρια αποσκευών

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 202 (διαφάνεια / αγορά βασικών ταξιδιωτικών υπηρεσιών / πρόσθετες χρεώσεις), δεδομένου ότι οι κανόνες που διέπουν τον τρόπο με τον οποίο οι εν λόγω υπηρεσίες και χρεώσεις μπορούν να αγοράζονται και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να εμφανίζονται για λόγους διαφάνειας εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 για τις αεροπορικές γραμμές.

Χειραποσκευές

Στην τροπολογία 204 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί ο αερομεταφορέας να μεταφέρει χωρίς επιπλέον χρέωση για τον επιβάτη χειραποσκευή μέγιστων

διαστάσεων 100 cm (άθροισμα πλάτους, μήκους και ύψους) και μέγιστου βάρους 7kg. Ειδικότερα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι έχει ήδη δρομολογηθεί εκτίμηση επιπτώσεων για τα δύο αυτά ζητήματα στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, η δε σχετική ανοικτή δημόσια διαβούλευση ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2025. Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών δίστανται σχετικά με τα δύο αυτά ζητήματα. Ειδικότερα, η Επιτροπή ανησυχεί για τις πιθανές ανεπιθύμητες συνέπειες της έγκρισης ενός προτύπου το οποίο επί του παρόντος δεν χρησιμοποιείται ευρέως. Αυτό θα μπορούσε να αυξήσει τον κίνδυνο να μειώσουν οι αεροπορικές εταιρείες τα επιτρεπόμενα όρια χειραποσκευών σε σχέση με τα ισχύοντα επίπεδά τους, τα οποία προσεγγίζουν το συνιστώμενο μέγιστο όριο της IATA (56 x 45 x 25 = 126 cm). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 204 και την αντίστοιχη διάταξη της τροπολογίας 144.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει τη νομοθετική διαδικασία με σκοπό την επίτευξη ενός ισορροπημένου και αξιόπιστου από νομική άποψη αποτελέσματος που θα διασφαλίζει την αποτελεσματική προστασία των επιβατών και, παράλληλα, θα διατηρεί ένα αναλογικό και λειτουργικό πλαίσιο για τον τομέα των αερομεταφορών.

Η Επιτροπή παραμένει προσηλωμένη στην εποικοδομητική συνεργασία και με τους δύο συννομοθέτες στα επόμενα στάδια της διαδικασίας.