

**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ:
«ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ
ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID-19:
ΠΑΡΑ ΤΙΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ, ΒΑΣΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΔΕΝ
ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΝΤΑΙ»**

ΣΥΝΟΨΗ

I. Η Επιτροπή ανέλαβε δράση αμέσως και παρουσίασε μια άμεση απόκριση για τον μετριασμό των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας COVID 19, η οποία συνίσταται σε μια συντονισμένη ευρωπαϊκή απόκριση¹. Σε αυτές περιλαμβάνονταν στοχευμένη νομοθεσία για την προσωρινή ελάφρυνση των υποχρεώσεων των αεροπορικών εταιρειών ως προς τη χρήση των χρονοθυρίδων σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ, ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της νόσου COVID-19, καθώς και ένα προσωρινό πλαίσιο που δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να κάνουν χρήση της πλήρους ευελιξίας που προβλέπουν οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις για τη στήριξη της οικονομίας στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19.

II. Η Επιτροπή υπογράμμισε στις ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές της σχετικά με τους κανονισμούς για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της νόσου COVID-19, της 18ης Μαρτίου 2020, ότι οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα σε σωστή ενημέρωση σχετικά με τα δικαιώματά τους και σε σαφή επιλογή μεταξύ της επιστροφής χρημάτων και της επιστροφής του αντιτίμου υπό τη μορφή κουπονιού σε περίπτωση ματαιώσεων.

Η λήψη αποφάσεων σχετικά με τις προτεραιότητες δαπανών εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Ωστόσο, η Επιτροπή υπενθύμισε στα κράτη μέλη ότι, δυνάμει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις στις αεροπορικές εταιρείες / στους ταξιδιωτικούς πράκτορες με στόχο την επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες.

III. Οι μαζικές ματαιώσεις κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 ανέδειξαν τη σημασία της ύπαρξης ενωσιακών κανόνων και της ομοιόμορφης εφαρμογής και επιβολής τους. Η Επιτροπή δεσμεύτηκε, στη Στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα², να εξετάσει τις επιλογές και τα πλεονεκτήματα ενδεχόμενης περαιτέρω ανάπτυξης ενός πολυτροπικού πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών, το οποίο θα είναι απλουστευμένο, πιο συνεκτικό και εναρμονισμένο, καθώς και ανθεκτικό στις κρίσεις.

IV. α) Η Επιτροπή θεωρεί εξαιρετικά σημαντική την παροχή σωστής ενημέρωσης από τις αεροπορικές εταιρείες προς τους επιβάτες σχετικά με τα δικαιώματά τους, και την ανάληψη δράσης από τους εθνικούς φορείς επιβολής, οι οποίοι είναι αρμόδιοι για την επιβολή του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών, σε περίπτωση σχετικής αδυναμίας των αεροπορικών εταιρειών. Καθώς οι αεροπορικές εταιρείες βρέθηκαν πράγματι αντιμέτωπες με έναν πρωτοφανή αριθμό ματαιώσεων και, ως εκ τούτου, με κρίση ρευστότητας, η Επιτροπή θεωρεί ζωτικής σημασίας, για την εμπιστοσύνη των καταναλωτών στις μεταφορές και τον

¹ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_el.

² COM(2020) 789 final.

ταξιδιωτικό τομέα, την κατάλληλη ενημέρωση των επιβατών σχετικά με το δικαίωμά τους για επιστροφή των χρημάτων τους. Τον Μάιο του 2020, η Επιτροπή ενέκρινε σύσταση η οποία είχε στόχο να καταστήσει τα ταξιδιωτικά κουπόνια μια εναλλακτική δυνατότητα αντί της επιστροφής χρημάτων σε επιβάτες και ταξιδιώτες οργανωμένων ταξιδιών, με στόχο τη διευκόλυνση των προβλημάτων ρευστότητας για τους μεταφορείς, και επίσης συνέστησε την προστασία των εν λόγω κουπονιών έναντι της αφερεγγυότητας.

Η επίτευξη μιας γενικής επισκόπησης σε ενωσιακό επίπεδο σχετικά με την κατάσταση στην πράξη καθίσταται δύσκολη, εξαιτίας της απουσίας υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων προς την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκανε χρήση της διαδικασίας διαλόγου του μηχανισμού EU Pilot, προκειμένου να λάβει πληροφορίες. Επιπλέον, παρόλο που ήδη από το 2013 πρότεινε την αύξηση των υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί καμία συμφωνία στο Συμβούλιο προκειμένου να δοθεί συνέχεια στην πρόταση.

β) Από τον Μάρτιο του 2020, η Επιτροπή ενέκρινε σειρά κατευθυντήριων γραμμών και ανακοινώσεων με σκοπό να υποστηρίξει τις προσπάθειες συντονισμού των κρατών μελών και να διαφυλάξει την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της Ένωσης κατά την περίοδο της πανδημίας COVID-19.

Η λήψη αποφάσεων σχετικά με τις προτεραιότητες δαπανών εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Ο ρόλος της Επιτροπής, ως φορέα επιβολής των κανόνων ανταγωνισμού, δεν είναι να καλεί τα κράτη μέλη να καθιερώσουν καθεστώτα ενισχύσεων με σκοπό τη διευκόλυνση της επιστροφής χρημάτων στους επιβάτες.

Αυτό που έκανε η Επιτροπή ήταν να υπενθυμίσει στα κράτη μέλη ότι, δυνάμει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις στις αεροπορικές εταιρείες / στους ταξιδιωτικούς πράκτορες με στόχο την επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες.

Τα κράτη μέλη δεν χορήγησαν κρατικές ενισχύσεις στο σύνολο των αεροπορικών εταιρειών και των διοργανωτών οργανωμένων ταξιδιών. Επίσης, όσοι δεν έλαβαν κρατικές ενισχύσεις άρχισαν να επιστρέφουν χρήματα στους επιβάτες, ως αποτέλεσμα των μέτρων στήριξης και επιβολής που λήφθηκαν από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

γ) Ο ιστότοπος Re-open EU παρέχει ενημέρωση σχετικά με τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος. Οι βασικοί ιστότοποι που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών είναι ο ιστότοπος Your Europe και ο ιστότοπος για την «Αντιμετώπιση του κορονοϊού» που δρομολογήθηκαν την 1η Μαρτίου 2020.

δ) Η Επιτροπή συμφωνεί ότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο θα πρέπει να επανεξεταστεί, όπως επίσης περιγράφεται στη Στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, έχει προτείνει επανεξέτασή τους ήδη από το 2013, με βάση τις εμπειρίες που είχε αποκομίσει έως τότε και την κρίση του νέφους ηφαιστειακής τέφρας του 2010. Πρόκειται για εκκρεμή φάκελο προτεραιότητας για την Επιτροπή, η οποία υπενθυμίζει, με κάθε νέα ανάληψη της προεδρίας του Συμβουλίου, την επιτακτική ανάγκη να δοθεί συνέχεια στο Συμβούλιο.

V. Η Επιτροπή αποδέχεται όλες τις συστάσεις.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

01. Τα δικαιώματα των επιβατών στην ΕΕ είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και τα δίκτυα των μεταφορών, καθώς προστατεύουν τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων των ταξιδιών αεροπορικά, σιδηροδρομικά, με πλωτά μέσα και με λεωφορείο ή πούλμαν. Η πανδημία COVID-19 υπενθύμισε τη σημασία τους.

02. Τα δικαιώματα των επιβατών βρίσκονται στον πυρήνα της πολιτικής μεταφορών και της πολιτικής καταναλωτών της ΕΕ ή, όπως δηλώνει το ΕΕΣ στην έκθεσή του τού 2018, συνιστά: «μια εμβληματική πρωτοβουλία της ΕΕ».

03. Η πρόταση περί τροποποίησης του κανονισμού, του 2013³ αποτελεί εκκρεμή φάκελο προτεραιότητας στο πλαίσιο του Προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2021.

04. Ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών στην ΕΕ επιβάλλεται σε ένα περιβάλλον πολυεπίπεδης διακυβέρνησης. Στο πλαίσιο αυτό, τα όργανα και οι αρχές που δρουν σε εθνικό επίπεδο εμπλέκονται στην επιβολή του σεβασμού τους, ενώ η Επιτροπή στηρίζει και παρακολουθεί τις δράσεις τους.

05. Από την αρχή της πανδημίας, η Επιτροπή επεδίωξε να ενισχύσει τη συνεργασία και τον συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών. Από τον Μάρτιο του 2020, η Επιτροπή ενέκρινε σειρά κατευθυντήριων γραμμών και ανακοινώσεων με σκοπό να υποστηρίξει τις προσπάθειες συντονισμού των κρατών μελών και να διαφυλάξει την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της Ένωσης κατά την περίοδο της πανδημίας COVID-19⁴.

Θεσπίστηκαν διάφορα μέτρα, όπως περιγράφεται λεπτομερέστερα στο χρονολόγιο της δράσης, στον ιστότοπο της Επιτροπής για την «αντιμετώπιση του κορονοϊού»⁵.

³ COM(2013) 130 final, της 13ης Μαρτίου 2013.

⁴ Βλ. κατάλογο στην υποσημείωση 3 της αιτιολογικής σκέψης 8 της σύστασης του Συμβουλίου (ΕΕ) 2020/1475: Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για μέτρα διαχείρισης των συνόρων με σκοπό την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών (ΕΕ C 861 της 16.3.2020, σ. 1), κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την άσκηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19 (ΕΕ C 102 I της 30.3.2020, σ. 12), «Κοινός ευρωπαϊκός χάρτης πορείας για την άρση των μέτρων περιορισμού της COVID-19» της Προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Προέδρου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των επαγγελματιών στον τομέα της υγείας και ελάχιστη εναρμόνιση της κατάρτισης σε σχέση με τα μέτρα έκτακτης ανάγκης λόγω COVID-19 (ΕΕ C 156 της 8.5.2020, σ. 1), ανακοίνωση της Επιτροπής προς μια σταδιακή και συντονισμένη προσέγγιση για την αποκατάσταση της ελεύθερης κυκλοφορίας και την άρση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα (ΕΕ C 169 της 15.5.2020, σ. 30), ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την τρίτη αξιολόγηση της εφαρμογής του προσωρινού περιορισμού των μη αναγκαίων ταξιδιών προς την ΕΕ [COM(2020) 399 final], κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τους εποχιακούς εργαζομένους στην ΕΕ στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19 (ΕΕ C 235 I της 17.7.2020, σ. 1), ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών (ΕΕ C 96 I της 24.3.2020, σ. 1), κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τη διευκόλυνση των εμπορευματικών αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19 (ΕΕ C 100 I της 27.3.2020, σ. 1) και κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την προστασία της υγείας, τον επαναπατρισμό και τις ρυθμίσεις μετακινήσεων ναυτικών, επιβατών και άλλων προσώπων που επιβαίνουν σε πλοία (ΕΕ C 119 της 14.4.2020, σ. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_el.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το δικαίωμα της ελεύθερης κυκλοφορίας εντός της ΕΕ δεν ασκείται άνευ όρων και μπορεί να περιοριστεί για λόγους δημόσιας υγείας. Αυτό προβλέπεται στη Συνθήκη (άρθρο 21 της ΣΛΕΕ), καθώς και στο παράγωγο δίκαιο (οδηγία 2004/38).

Επομένως, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν μέτρα που περιορίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της ΕΕ με στόχο την αντιμετώπιση της πανδημίας. Τα μέτρα που λαμβάνονται δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τα απολύτως αναγκαία όρια (αναλογικότητα) ούτε να διακρίνουν μεταξύ ταξιδιωτών με βάση την ιθαγένειά τους (απαγόρευση των διακρίσεων). Η Επιτροπή παρακολούθησε την τήρηση των εν λόγω αρχών και παρέμεινε σε στενή επαφή με τα κράτη μέλη.

06. Με στόχο την επιβράδυνση της μετάδοσης του ιού, οι ηγέτες της ΕΕ συμφώνησαν, στις 17 Μαρτίου 2020⁶, επί ενός συντονισμένου προσωρινού περιορισμού στα μη αναγκαία ταξίδια προς την ΕΕ, που επιβλήθηκε έως τις 30 Ιουνίου 2020. Όσον αφορά τους περιορισμούς στα ταξίδια εντός της ΕΕ, από τον Μάιο του 2020, τα σύνορα σταδιακά άνοιξαν και πάλι, αλλά συνέχισαν να εφαρμόζονται υγειονομικοί περιορισμοί (όπως κανόνες καραντίνας για όσους ταξίδευαν από περιοχές υψηλού κινδύνου ή απαιτήσεις υποβολής σε τεστ) και, για λόγους δημόσιας υγείας, η γενική σύσταση ήταν να αποφεύγονται οι μετακινήσεις. Τον Ιούνιο του 2020, το Συμβούλιο εξέδωσε σύσταση⁷ σχετικά με τους προσωρινούς περιορισμούς των μη αναγκαίων ταξιδιών προς την ΕΕ και την πιθανή άρση των εν λόγω περιορισμών. Η εν λόγω σύσταση επικαιροποιήθηκε στις 2 Φεβρουαρίου 2021.

07. Η Επιτροπή παρουσίασε, τον Οκτώβριο του 2020, μια νέα δέσμη μέτρων για να συμβάλει στον περιορισμό της εξάπλωσης του κορονοϊού, να σώσει ζωές και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα της εσωτερικής αγοράς. Στα μέτρα περιλαμβανόταν ένα κοινό ενωσιακό ψηφιακό έντυπο εντοπισμού επιβατών που στόχο έχει να βοηθήσει τα κράτη μέλη να διενεργούν εκτιμήσεις επικινδυνότητας των αφίξεων και να καταστήσει δυνατή την ιχνηλάτηση επαφών⁸. Καθ' όλη αυτή την περίοδο, η Επιτροπή βρισκόταν σε επαφή με τα κράτη μέλη με σκοπό την παρακολούθηση της κατάστασης και τον συντονισμό των ταξιδιωτικών προορισμών, ιδίως μέσω ενός δικτύου εθνικών σημείων επαφής.

13. Πρώτη περίπτωση — Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η βασική υποχρέωση της ενημέρωσης σε περίπτωση διαταραχής είναι αρμοδιότητα των ίδιων των μεταφορέων. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι Εθνικοί Φορείς Επιβολής (ΕΦΕ) οφείλουν να παρακολουθούν τακτικά την εκπλήρωση της υποχρέωσης από τους μεταφορείς.

Ωστόσο, η Επιτροπή διενεργεί τακτικά έρευνες του Ευρωβαρόμετρου όσον αφορά την ενημέρωση των πολιτών σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών (η τελευταία διενεργήθηκε το 2019), οι οποίες επιβεβαιώνουν ότι το επίπεδο ενημέρωσης του κοινού θα πρέπει να αναβαθμιστεί περαιτέρω, και συμβάλλει σε αυτήν μέσω του ιστοτόπου της «Your Europe», των πληροφοριών που παρέχονται από τα Κέντρα Επικοινωνίας Europe Direct (EDCC), της

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/el/policies/coronavirus/covid-19-travel-and-transport/>.

⁷ Σύσταση (ΕΕ) 2020/912 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2020, σχετικά με τον προσωρινό περιορισμό των μη αναγκαίων ταξιδιών προς την ΕΕ και την πιθανή άρση του εν λόγω περιορισμού· ΕΕ L 208 της 1.7.2020, σ. 1.

⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/ip_20_1986.

στήριξης της στο Δίκτυο Ευρωπαϊκών Κέντρων Καταναλωτών (ECC Net) και των εκστρατειών της για τα δικαιώματα των επιβατών⁹.

Δεύτερη περίπτωση — Η Επιτροπή συμφωνεί ότι η επιβολή των κανονισμών πρέπει να εξεταστεί κατά προτεραιότητα. Η ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει ότι τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να δημιουργούν τους δικούς τους ΕΦΕ και να επιβάλλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις για παραβάσεις των δικαιωμάτων των επιβατών.

Η επιβολή από τους ΕΦΕ ποικίλλει ανάλογα με τις αρμοδιότητες που τους ανατίθενται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο (δεσμευτικές αποφάσεις, αποτελεσματικές κυρώσεις, χειρισμός ατομικών καταγγελιών).

Τρίτη περίπτωση — Η Επιτροπή κρίνει ότι ο τωρινός ρόλος της είναι να παρακολουθεί την αποτελεσματική εφαρμογή του υφιστάμενου πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών.

Η Επιτροπή δεν έχει εντολή να συντονίζει την εφαρμογή του πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών σε επίπεδο κρατών μελών.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

20. Η Επιτροπή κρίνει ότι η ενημέρωση των επιβατών και των ταξιδιωτών σχετικά με τα δικαιώματά τους είναι εξαιρετικά σημαντική. Ως εκ τούτου, ζητά τακτικά τη διενέργεια ερευνών του Ευρωβαρόμετρου σχετικά με το εν λόγω ζήτημα.

Η Επιτροπή γνωρίζει ότι το επίπεδο της ενημέρωσης του κοινού θα πρέπει να αναβαθμιστεί περαιτέρω.

Βλ. επίσης την απάντηση της Επιτροπής στην πρώτη περίπτωση του σημείου 13.

21. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η βασική υποχρέωση της ενημέρωσης σε περίπτωση διαταραχής είναι αρμοδιότητα των ιδίων των μεταφορέων. Οι Εθνικοί Φορείς Επιβολής (ΕΦΕ) οφείλουν να παρακολουθούν τακτικά αν οι μεταφορείς ανταποκρίνονται στην υποχρέωση αυτή. Η Επιτροπή έχει παράσχει πρακτικές πληροφορίες για όλους τους πολίτες, π.χ. στον ιστότοπό της «Your Europe», μέσω της ενημερωτικής εκστρατείας της για τα δικαιώματα των επιβατών και των Κέντρων Επικοινωνίας Europe Direct.

23. Η Επιτροπή προσθέτει ότι σύμφωνα με την ΟΟΤ, οι ταξιδιώτες οργανωμένων ταξιδιών πρέπει να λάβουν επιστροφή των χρημάτων τους, εάν καταγγείλουν τη σύμβαση εξαιτίας αναπόφευκτων και έκτακτων περιστάσεων (άρθρο 12 παράγραφος 2 της ΟΟΤ). Σε άλλες περιπτώσεις, έχουν δικαίωμα μερικής επιστροφής χρημάτων (βλ. Άρθρο 12 παράγραφος 1 της ΟΟΤ).

27. Η Επιτροπή ενήργησε σε όλες αυτές τις περιπτώσεις και, ως εκ τούτου, ορισμένα κράτη μέλη δεν παρέτειναν ή τροποποίησαν τα προσωρινά μέτρα τους. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις, η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει.

Βλ. επίσης τις παρατηρήσεις του ΕΕΣ στο σημείο 65.

32. Τα κράτη μέλη δεν χορήγησαν κρατικές ενισχύσεις στο σύνολο των αεροπορικών εταιρειών και των διοργανωτών οργανωμένων ταξιδιών. Επίσης, όσοι δεν έλαβαν κρατικές

⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/campaign_el.

ενισχύσεις άρχισαν να επιστρέφουν χρήματα στους επιβάτες, ως αποτέλεσμα των μέτρων στήριξης και επιβολής που λήφθηκαν από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

33. Κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία 33 – 36 και στο πλαίσιο 6:

Σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, το 2013 η Επιτροπή πρότεινε τη διευκρίνιση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων όλων των εμπλεκόμενων μερών, εάν εμπλέκονται μεσάζοντες.

Όσον αφορά τα οργανωμένα ταξίδια, των οποίων η περίπτωση δεν μπορεί να τεθεί σε άμεση σύγκριση, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο η δικαιότερη κατανομή του βάρους μεταξύ των οικονομικών φορέων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα θα μπορούσε να συμβάλει στη βελτίωση της προστασίας των καταναλωτών¹⁰.

Η επιβολή όταν εμπλέκονται μεσάζοντες αποτελεί επίσης μέρος του διαλόγου EU Pilot που βρίσκεται σε εξέλιξη με όλα τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή και το δίκτυο ΣΠΚ δρομολόγησαν μια συντονισμένη έρευνα σχετικά με τις ισχύουσες πρακτικές ματαίωσης τις οποίες εφαρμόζουν οι αεροπορικές εταιρείες, όπου θίγεται επιπλέον το εν λόγω ζήτημα.

38. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη σύσταση σχετικά με τα κουπόνια δεν προτείνεται μόνον η παρουσία συγκεκριμένων χαρακτηριστικών για τα κουπόνια, όπως π.χ. προστασία έναντι αφερεγγυότητας, προκειμένου να τα καταστήσει πιο ελκυστικά στους επιβάτες και τους ταξιδιώτες οργανωμένων ταξιδιών. Επιπλέον, υπογράμμισε ότι —πέρα από τις πτυχές των κρατικών ενισχύσεων— τα κράτη μέλη και οι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να ενθαρρύνονται να εξετάζουν τη χρήση των διαθέσιμων προγραμμάτων της Ένωσης για τη στήριξη της δραστηριότητας και των αναγκών σε ρευστότητα των επιχειρήσεων.

Η σύσταση σχετικά με τα κουπόνια είχε απήχηση στα κράτη μέλη, καθώς τα περισσότερα από τα οποία αποφάσισαν σε αυτό το σημείο να παρακολουθήσουν πιο αυστηρά την ορθή εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων από τις διάφορες αεροπορικές εταιρείες και τους διάφορους διοργανωτές οργανωμένων ταξιδιών.

39. Πρώτη περίπτωση — Όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, καθώς και τα οργανωμένα ταξίδια, η Ελλάδα, για παράδειγμα, τροποποίησε την εθνική νομοθεσία της μετά την κίνηση της διαδικασίας επί παραβάσει: οι κανόνες σχετικά με την περίοδο ισχύος 18 μηνών για τα κουπόνια δεν εφαρμόζονται πλέον για αξιώσεις που απορρέουν από ματαιώσεις πτήσεων από την 1η Σεπτεμβρίου 2020.

Βλ. τις παρατηρήσεις του ΕΕΣ στο σημείο 65.

41. Τρίτη περίπτωση — Η Επιτροπή έχει προτείνει την καθιέρωση υποχρεωτικής υποβολής στοιχείων για τους ΕΦΕ στην πρότασή της του 2013.

44. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να θέτουν τις προτεραιότητες δαπανών τους και να επιλέγουν τους σκοπούς για τους οποίους θέλουν να χορηγήσουν ενισχύσεις.

Ο ρόλος της Επιτροπής, ως αρχής ανταγωνισμού, είναι να εξετάζει κατά πόσον οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις μπορούν να κριθούν συμβατές βάσει ενός από τους λόγους που προβλέπονται στη Συνθήκη.

¹⁰ Βλ. COM(2013) 130 final (νέο άρθρο 14 παράγραφοι 6 και 7), και COM(2021) 90 final, σ. 21.

Ο ρόλος της Επιτροπής, ως φορέα επιβολής των κανόνων ανταγωνισμού, δεν είναι να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να συνδέσουν τις κρατικές ενισχύσεις με την επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες.

Ωστόσο, η Επιτροπή επεσήμανε στη σύστασή της (ΕΕ) 2020/648, της 13ης Μαΐου 2020, ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν ενισχύσεις προκειμένου να διευκολύνεται η επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες και τους ταξιδιώτες.

48. Κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία 48 και 54:

Προκειμένου να συμβάλει στην άμβλυνση των επιπτώσεων της πανδημίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αφενός πρότεινε την έγκριση κανόνων ad hoc για τις κρατικές ενισχύσεις τον Μάρτιο του 2020, αφετέρου παρουσίασε στοχευμένη νομοθεσία για την προσωρινή απαλλαγή των αεροπορικών εταιρειών από τις υποχρεώσεις που υπέχουν όσον αφορά τη χρήση των χρονοθυρίδων αερολιμένων βάσει του δικαίου της ΕΕ. Επιπλέον, τον Μάιο του 2020, ενέκρινε κανόνες για την τροποποίηση του κανονισμού σχετικά με τις αεροπορικές γραμμές, με σκοπό την προσωρινή ελάφρυνση της οικονομικής πίεσης στις αεροπορικές εταιρείες, επιτρέποντας σε όσες αεροπορικές εταιρείες αντιμετώπιζαν οικονομικές δυσχέρειες να διατηρήσουν την άδεια εκμετάλλευσής τους.

58. Τα αναφερόμενα ποσά των κρατικών ενισχύσεων αντιστοιχούν σε ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από τα κράτη μέλη και εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, και όχι απαραίτητα σε ποσά που όντως καταβλήθηκαν.

63. γ) Ο ιστότοπος Re-open EU παρέχει ενημέρωση σχετικά με τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος. Οι βασικοί ιστότοποι που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών είναι ο ιστότοπος Your Europe και ο ιστότοπος για την «Αντιμετώπιση του κορονοϊού» που δρομολογήθηκαν την 1η Μαρτίου 2020.

66. Τρίτη περίπτωση — Στις δράσεις της Επιτροπής περιλαμβάνονταν επίσης προτάσεις για συστάσεις του Συμβουλίου ή νομοθετικές προτάσεις (π.χ. για τη σύσταση (ΕΕ) 2020/1475 του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με την εφαρμογή συντονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τον περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19, για ένα κοινό ενωσιακό ψηφιακό έντυπο εντοπισμού επιβατών και για κανονισμό για την καθιέρωση ενός «ψηφιακού πράσινου πιστοποιητικού»), και πολλές άλλες δράσεις που απαριθμούνται στον ιστότοπο της Επιτροπής για την «αντιμετώπιση του κορονοϊού»¹¹.

67. Πρώτη περίπτωση — Η Επιτροπή ήδη από το 2013 πρότεινε κανόνες με στόχο την καλύτερη προετοιμασία σε περίπτωση σοβαρής κρίσης όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών (υποχρεωτικά σχέδια έκτακτης ανάγκης, ενισχυμένοι κανόνες επιβολής, σαφέστερος χειρισμός των καταγγελιών). Αυτοί συμπληρώνονται τώρα από τη δράση 58¹² της Στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, που έχει προγραμματιστεί για το τέταρτο τρίμηνο του 2021.

¹¹ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_el.

¹² «Κατάρτιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης για τον τομέα των μεταφορών σε περίπτωση καταστάσεων κρίσης, συμπεριλαμβανομένων επιχειρησιακών μέτρων και μέτρων για την υγεία και την ασφάλεια και καθορισμός βασικών υπηρεσιών μεταφορών».

70. Η Επιτροπή κρίνει ότι η συνεισφορά των κρατών μελών στα εθνικά μέτρα τους είναι απαραίτητη και ζητά από τα κράτη μέλη να επικαιροποιούν τακτικά τις πληροφορίες τους με στόχο την πλήρη ενημέρωση των επιβατών και των ταξιδιωτών.

71. Πρώτη περίπτωση — Η επιβολή εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Όσον αφορά τον κανονισμό 261/2004, η Επιτροπή επικουρεί τους ΕΦΕ και παρέχει συντονισμό, μέσω συσκέψεων των ΕΦΕ και μιας ψηφιακής πλατφόρμας (Wiki), με στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών και την αποσαφήνιση προβλημάτων μέσω της ερμηνείας των κανόνων, όπου χρειάζεται. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέδωσε ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές και δημοσιεύει τακτικά επικαιροποιημένη σύνοψη της σημαντικότερης νομολογίας.

Επίσης, η Επιτροπή πρότεινε το 2013 καλύτερους μηχανισμούς επιβολής, ενώ ο νομοθετικός φάκελος παραμένει εκκρεμής φάκελος προτεραιότητας.

Η Επιτροπή κρίνει ότι οι διαπραγματεύσεις στο Συμβούλιο σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 θα πρέπει να ξεμπλοκαριστούν το ταχύτερο δυνατόν, και έχει επισημάνει πως η επανεξέταση των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών αποτελεί εκκρεμή φάκελο προτεραιότητας στο Πρόγραμμα εργασίας της για το 2021. Η Επιτροπή επικαλείται την επιτακτική ανάγκη επαναφοράς του εν λόγω φακέλου στα θέματα προς εξέταση, με κάθε νέα ανάληψη της προεδρίας του Συμβουλίου.

Δεύτερη περίπτωση — Η στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα περιλαμβάνει ήδη δράσεις σχετικά με την οικονομική προστασία των επιβατών: «Δίκαιη κινητικότητα σημαίνει επίσης προστασία των επιβατών και των δικαιωμάτων τους. Οι μαζικές ματαιώσεις κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 ανέδειξαν τη σημασία της ύπαρξης ενωσιακών κανόνων και της ομοιόμορφης εφαρμογής και επιβολής τους. Η ΕΕ πρέπει να βοηθά τους επιβάτες, όταν οι μεταφορείς πτωχεύουν ή αντιμετωπίζουν σοβαρή κρίση ρευστότητας, όπως συνέβη στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Οι καθηλωμένοι επιβάτες πρέπει να επαναπατρίζονται και πρέπει να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους στην περίπτωση ματαιώσεων από τους μεταφορείς. Η Επιτροπή εξετάζει τις επιλογές και τα πλεονεκτήματα πιθανών μέσων προστασίας των επιβατών στην περίπτωση τέτοιων συμβάντων και θα υποβάλει, κατά περίπτωση, νομοθετικές προτάσεις.»

Τρίτη περίπτωση — Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι έχει συστήσει στα κράτη μέλη την επιβολή της εν λόγω προστασίας των κουπονιών και επίσης ανέφερε τα μέτρα που είναι διαθέσιμα σε ενωσιακό επίπεδο για τη στήριξη των κρατών μελών και των επιχειρήσεων σε αυτή την προσπάθεια (σύσταση της 13ης Μαΐου 2020 σχετικά με τα κουπόνια).

Τέταρτη περίπτωση — Η Επιτροπή κρίνει ότι ο ρόλος των μεσαζόντων χρειάζεται αποσαφήνιση, και ήδη από το 2013 πρότεινε ορισμένους κανόνες για τη διευκόλυνση της επιβολής και την επιβολή του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών όταν εμπλέκονται μεσάζοντες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

75. Οι μαζικές ματαιώσεις κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 ανέδειξαν τη σημασία της ύπαρξης ενωσιακών κανόνων και της ομοιόμορφης εφαρμογής και επιβολής τους. Η Επιτροπή δεσμεύτηκε, στη Στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹³, να

¹³ COM(2020) 789 final.

εξετάσει τις επιλογές και τα πλεονεκτήματα ενδεχόμενης περαιτέρω ανάπτυξης ενός πολυτροπικού πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών, το οποίο θα είναι απλουστευμένο, πιο συνεκτικό και εναρμονισμένο, θα επιβάλλεται καλύτερα, όπως και θα είναι πιο ανθεκτικό στις κρίσεις.

76. Η Επιτροπή κρίνει ότι, στο πλαίσιο της COVID-19, το βασικό πρόβλημα ήταν η κρίση ρευστότητας των μεταφορέων και των ταξιδιωτικών πρακτόρων, εξαιτίας του όγκου των ματαιώσεων, και ότι οι μεταφορείς δεν ενημέρωσαν όλοι τους επιβάτες σχετικά με την επιλογή επιστροφής του αντιτίμου μέσω επιστροφής χρημάτων ή υπό τη μορφή κουπονιού.

Η Επιτροπή κρίνει ότι ο ρόλος των μεσαζόντων όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών χρειάζεται αποσαφήνιση. Επιπλέον, θα αξιολογήσει τις επιλογές για ένα σύστημα οικονομικής προστασίας, με στόχο την προστασία των πληρωμών των καταναλωτών σε περίπτωση τέτοιων κρίσεων.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απουσία νομικής υποχρέωσης υποβολής στοιχείων από τους ΕΦΕ προς την Επιτροπή αποτελεί τον βασικό λόγο για τον οποίο η εν λόγω επισκόπηση δεν είναι άμεσα διαθέσιμη. Η Επιτροπή υπέβαλε σχετική νομοθετική πρόταση το 2013.

Εν τω μεταξύ, η Επιτροπή έχει κάνει χρήση των διαθέσιμων μέσων (διάλογοι EU Pilot, δράσεις δυνάμει του κανονισμού ΣΠΚ) προκειμένου να λάβει αυτές τις πληροφορίες. Οι εν λόγω διαδικασίες βρίσκονται σε εξέλιξη.

Σύσταση 1 — Να βελτιωθεί η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, και η ενημέρωση σχετικά με αυτά

- α) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.
- β) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.
- γ) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.
- δ) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.
- ε) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

78. Τα κράτη μέλη δεν χορήγησαν κρατικές ενισχύσεις στο σύνολο των αεροπορικών εταιρειών και των διοργανωτών οργανωμένων ταξιδιών. Επιπλέον, όσοι δεν έλαβαν κρατικές ενισχύσεις άρχισαν να επιστρέφουν χρήματα στους επιβάτες, ως αποτέλεσμα των μέτρων στήριξης και ενίσχυσης που λήφθηκαν από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

Σύσταση 2 — Να ενισχυθεί ο συντονισμός των εθνικών μέτρων, καθώς και η σύνδεση των κρατικών ενισχύσεων προς αεροπορικές εταιρείες με την επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες

- α) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.
- β) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

79. Η επιβολή του σεβασμού των δικαιωμάτων των επιβατών από τις αεροπορικές εταιρείες εμπίπτει πρωτίστως στην αρμοδιότητα των κρατών μελών και των ΕΦΕ. Το πεδίο δράσης της Επιτροπής περιορίζεται στην παρακολούθηση των δράσεων των ΕΦΕ. Η Επιτροπή ήδη από το 2013 πρότεινε πρόσθετα εργαλεία με στόχο την καλύτερη επιβολή. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στη Στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η Επιτροπή θα επανεξετάσει το πλαίσιο των δικαιωμάτων των επιβατών, μεταξύ άλλων, όσον αφορά την

ανθεκτικότητά του σε κρίσεις.

Σύσταση 3 — Να βελτιωθούν τα εργαλεία και η νομοθεσία για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών

α) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

β) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

γ) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Σύσταση 4 — Εφαρμογή σε άλλους τρόπους μεταφοράς

Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.