



Αεροπορικές μεταφορές: κανόνες της αγοράς

Η δημιουργία της Ενιαίας Αγοράς Αερομεταφορών στα τέλη της δεκαετίας του 1990 μεταμόρφωσε, σε μεγάλο βαθμό, τη βιομηχανία αερομεταφορών και συνέβαλε τα μάλα στην ισχυρή ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ευρώπη κατά τα τελευταία 20 έτη.

Νομική βάση

Άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στόχοι

Η δημιουργία μίας ενιαίας αγοράς αερομεταφορών στην Ευρώπη, η εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας της και η επέκτασή της σε ορισμένες τρίτες χώρες στον βαθμό του δυνατού.

Επιτεύγματα

Ιστορικά, οι αερομεταφορές αναπτύχθηκαν υπό την αιγίδα και τον έλεγχο των εθνικών αρχών. Στην Ευρώπη, αυτό σε μεγάλο βαθμό ισοδυναμούσε με μονοπωλιακούς εθνικούς αερομεταφορείς και αερολιμένες οι οποίοι τελούσαν υπό τη διαχείριση/την ιδιοκτησία του δημοσίου. Οι διεθνείς αερομεταφορές, οι οποίες βασιζόνταν σε διακρατικές διμερείς συμφωνίες, αναπτύχθηκαν ανάλογα, με αυστηρό έλεγχο σε ό,τι αφορά ειδικότερα την πρόσβαση στην αγορά και τα καθεστώτα ιδιοκτησίας των μεταφορέων. Η κατάτμηση αυτή σε εθνικές αγορές και η έλλειψη πραγματικού ανταγωνισμού ήταν όλο και λιγότερο προσαρμοσμένη στα αυξανόμενα πρότυπα διαβίωσης και την αυξανόμενη ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970, η πολιτική αεροπορία υποχρεώθηκε να μετατραπεί από κατευθυνόμενη οικονομία σε οικονομία της αγοράς. Έτσι, η «Πράξη Απελευθέρωσης των Αεροπορικών Μεταφορών» του 1978 οδήγησε στην πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των ΗΠΑ.

Το ίδιο γεγονός συνέβη στην Ευρώπη σε μια διαδικασία η οποία κράτησε μια δεκαετία, μετά την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986 και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς: πολλές δέσμες ρυθμιστικών μέτρων της ΕΕ έχουν σταδιακά μετατρέψει τις προστατευμένες εθνικές αγορές αερομεταφορών σε μια ενιαία ανταγωνιστική αγορά για τις αεροπορικές μεταφορές (οι αεροπορικές μεταφορές έχουν καταστεί, εκ των πραγμάτων, ο πρώτος τρόπος μεταφορών και, σε μεγάλο βαθμό, ο μοναδικός, που επωφελήθηκε από την πλήρη ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς). Συγκεκριμένα, η πρώτη (1987) και η δεύτερη (1990) δέσμη είχαν ως αποτέλεσμα τη χαλάρωση των



κανόνων που διέπουν τους ναύλους και το δυναμικό. Το 1992 η τρίτη δέσμη (δηλαδή οι κανονισμοί του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92, που έχουν πλέον αντικατασταθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) ήρε όλους τους υφιστάμενους ακόμη εμπορικούς περιορισμούς για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν εντός της ΕΕ, θεσπίζοντας με τον τρόπο αυτό την «Ευρωπαϊκή Ενιαία Αγορά Αερομεταφορών». Η τελευταία επεκτάθηκε κατόπιν στη Νορβηγία, την Ισλανδία και την Ελβετία. Θα μπορούσε να επεκταθεί περαιτέρω σε ορισμένες γειτονικές χώρες μέσω της συμφωνίας για τον κοινό ευρωπαϊκό αεροπορικό χώρο, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω χώρες θα εφαρμόζαν σταδιακά όλους τους σχετικούς κανόνες της ΕΕ, πράγμα το οποίο δεν ισχύει ακόμα¹.

Με την τρίτη δέσμη εισήχθη η έννοια «κοινοτικοί αερομεταφορείς» στη θέση των εθνικών αερομεταφορέων. Επιπλέον, καθορίστηκε ως βασική αρχή ότι κάθε κοινοτικός αερομεταφορέας μπορεί να καθορίζει ελεύθερα ναύλους για επιβάτες και φορτίο, ενώ επίσης μπορεί να έχει πρόσβαση σε κάθε ενδοκοινοτική οδό χωρίς οποιαδήποτε άδεια ή εξουσιοδότηση (με την εξαίρεση ορισμένων ειδικών διαδρομών στις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, με την επιφύλαξη συγκεκριμένων προϋποθέσεων και για περιορισμένο χρονικό διάστημα).

Η τρίτη δέσμη καθόρισε επίσης τις απαιτήσεις με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι κοινοτικοί αερομεταφορείς προκειμένου να αρχίσουν ή να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους, δηλαδή κυρίως ότι:

1. Αποτελούν ιδιοκτησία και ελέγχονται από τα κράτη μέλη και/ή υπηκόους κρατών μελών, και η βασική επιχειρησιακή τους έδρα βρίσκεται σε κράτος μέλος.
2. Η οικονομική τους κατάσταση είναι καλή. Πληρούν τις απαιτήσεις περί ασφάλισης προκειμένου να καλύψουν ευθύνες σε περίπτωση ατυχημάτων.
3. Διαθέτουν επαρκή επαγγελματικό και οργανωτικό δυναμικό, προκειμένου να εξασφαλίζουν την ασφάλεια των επιχειρήσεων σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Η ικανότητα αυτή αποδεικνύεται από την έκδοση ενός «πιστοποιητικού αερομεταφορέα».

Με τη δημιουργία της Ενιαίας Αγοράς Αερομεταφορών, εγκρίθηκαν κοινοί κανόνες για να εξασφαλίσουν τη σωστή λειτουργία της, η οποία απαιτεί, κυρίως, (1) ίσους όρους ανταγωνισμού και (2) ένα υψηλό και ενιαίο επίπεδο προστασίας των επιβατών.

Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού, η νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις και τον ανταγωνισμό (συγχωνεύσεις, συμμαχίες, καθορισμός τιμών κ.λπ.) ισχύει στον τομέα των αερομεταφορών. Αυτό δεν ήταν κάτι προφανές επειδή οι σημαντικές ανακεφαλαιοποιήσεις των αεροπορικών εταιρειών από το δημόσιο ήταν σύνηθες φαινόμενο μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Όμως, με την πάροδο των ετών, οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής που αφορούσαν την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων στον εν λόγω τομέα δεν αντιστοιχούσαν στο σημερινό περιβάλλον της αγοράς καθώς ανάγονταν στο 1994 (αεροπορικές επιχειρήσεις) και στο 2005 (αερολιμένες και κρατικές ενισχύσεις για την έναρξη δραστηριοτήτων

[1] Η μελέτη με τίτλο «[Επισκόπηση των συμφωνιών για τις αεροπορικές υπηρεσίες που συνήφθησαν από την ΕΕ](#)» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2013) παρέχει την ανάλυση των περιεχομένων και των αποτελεσμάτων των εν λόγω συμφωνιών.



αεροπορικών επιχειρήσεων που αναχωρούν από περιφερειακούς αερολιμένες). Για το λόγο αυτό αντικαταστάθηκαν την άνοιξη του 2014.

Οι κανόνες της ΕΕ διασφαλίζουν ότι όλοι οι αερομεταφορείς, ευρωπαϊκοί και μη, έχουν τα ίδια δικαιώματα και τις ίδιες ευκαιρίες πρόσβασης σε υπηρεσίες που σχετίζονται με τις αεροπορικές μεταφορές. Αυτό όμως μπορεί να μη συμβαίνει σε ορισμένες τρίτες χώρες στις οποίες με πρακτικές διάκρισης και επιδοτήσεις παρέχονται ίσως αθέμιτα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στους αερομεταφορείς αυτών των τρίτων χωρών. Στην ανακοίνωσή της σχετικά με μια στρατηγική αερομεταφορών για την Ευρώπη, της 7ης Δεκεμβρίου 2015 (COM(2015)0598), η Επιτροπή δήλωσε την πρόθεσή της να αξιολογήσει την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004, με σκοπό την αναθεώρηση ή την αντικατάστασή του με αποτελεσματικότερη πράξη που θα διασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ όλων των αερομεταφορέων και, κατ'επέκταση, θα διασφαλίζει τη συνδεσιμότητα προς και από την Ένωση. Ακολούθησε η δημοσίευση, τον Ιούνιο του 2017, της πρότασης κανονισμού σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004.

Η ισότιμη πρόσβαση στους αερολιμένες και στις υπηρεσίες τους εξασφαλίζεται μέσω του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, ο οποίος προβλέπει ότι σε αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση, οι «χρονοθυρίδες» («slots») (δηλαδή η άδεια για απογείωση και προσγείωση σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία σε συγκεκριμένο χρόνο) χορηγούνται σε αεροπορικές εταιρείες κατά τρόπο ισότιμο, χωρίς διακρίσεις, και διαφανή από έναν ανεξάρτητο «συντονιστή των χρονοθυρίδων». Ωστόσο, το εν λόγω σύστημα κατανομής χρονοθυρίδων εμποδίζει τη βέλτιστη χρήση του δυναμικού του αερολιμένα^[2]. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή, το 2011, πρότεινε μια σειρά τροπολογιών στον κανονισμό 95/93 προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος, αλλά δεν έχει μέχρι τώρα προκύψει συμφωνία επί αυτών μεταξύ των δύο νομοθετών. Η οδηγία 96/67/ΕΚ άνοιξε σταδιακά την αγορά στον ανταγωνισμό σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες εδάφους (δηλαδή τις υπηρεσίες που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες στους αερολιμένες όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, η διακίνηση αποσκευών, ο ανεφοδιασμός σε καύσιμα των αεροσκαφών, καθώς και ο καθαρισμός τους κ.λπ.). Μια πρόταση της Επιτροπής από το 2011 για περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς αυτής στους μεγαλύτερους ευρωπαϊκούς αερολιμένες δεν εγκρίθηκε από τον νομοθέτη και αποσύρθηκε από την Επιτροπή το 2014. Επιπλέον, η οδηγία 2009/12/ΕΚ καθορίζει τις βασικές αρχές για την επιβολή των αεροπορικών τελών που καταβάλλονται από τους αερομεταφορείς για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών των αερολιμένων. Αυτή, όμως, δεν εμπόδισε να πολλαπλασιαστούν οι αντιδικίες μεταξύ των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών.

Για να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση στα δίκτυα διανομής και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι καταναλωτές να επηρεαστούν στις αποφάσεις τους, υφίστανται κοινοί κανόνες από το 1989. Οι κανόνες αυτοί προβλέπουν ότι τα ηλεκτρονικά

[2] Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να «υποχρησιμοποιούν» τις χρονοθυρίδες τους για να αποφύγουν να τις επιστρέψουν στο «κοινό σύστημα εκμετάλλευσης χρονοθυρίδων» προς ανακατανομή σε ανταγωνιστές. Αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ στην ΕΕ υπήρχαν περίπου 90 «συντονισμένοι» αερολιμένες (δηλ. με χρονοθυρίδες) το 2016, στις Ηνωμένες Πολιτείες υπήρχαν μόνο δύο. Βλέπε συγκεκριμένα «[Χρονοθυρίδες και μέγεθος αεροσκαφών στα αεροδρόμια της ΕΕ](#)» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2016).



συστήματα κράτησης θέσεων ή ΗΣΚ (που χρησιμεύουν ως «τεχνικοί ενδιάμεσοι» μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και ταξιδιωτικών γραφείων) θα αναγράφουν τις αεροπορικές υπηρεσίες όλων των αεροπορικών εταιρειών χωρίς διακρίσεις στις οθόνες των υπολογιστών των ταξιδιωτικών γραφείων (κανονισμός (ΕΚ) 80/2009). Ωστόσο, ο ρόλος των ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων συρρικνώνεται καθώς οι κρατήσεις μέσω διαδικτύου, μεταξύ άλλων και μέσω των ιστοτόπων των αεροπορικών εταιρειών, αυξάνονται όλο και περισσότερο.

(Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο αθέμιτος ανταγωνισμός από ξένους αερομεταφορείς θα αντιμετωπιζόταν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 868/2004. Ωστόσο, το μέσο αυτό αποδείχθηκε ανεφάρμοστο. Ως εκ τούτου, το 2017, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για τη δημιουργία νέου μηχανισμού για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών και των ξένων αερομεταφορέων ([COM\(2017\)0289](#)) και η πρόταση αυτή βρίσκεται επί του παρόντος υπό συζήτηση).

Για την προστασία των επιβατών και των αεροσκαφών και για να εξασφαλισθεί ένα υψηλό και ενιαίο επίπεδο ασφάλειας σε όλη την ΕΕ, οι εθνικοί κανόνες περί ασφαλείας έχουν αντικατασταθεί από κοινούς κανόνες ασφαλείας οι οποίοι προοδευτικά επεκτάθηκαν στο σύνολο της αλυσίδας που αφορά τις αεροπορικές μεταφορές. Επιπλέον, δημιουργήθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας ο οποίος, μεταξύ άλλων, προετοιμάζει τους σχετικούς κανόνες^[3]. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια σε όλους τους αερολιμένες της ΕΕ έχουν επίσης εναρμονισθεί ώστε να προλαμβάνουν με όσο το δυνατόν καλύτερο τρόπο κακόβουλες πράξεις κατά αεροσκαφών και των επιβατών τους και του πληρώματος (αξίζει να σημειωθεί, όμως, ότι τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να εφαρμόζουν αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας^[4]). Επιπλέον, υφίστανται κοινές διατάξεις (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004) για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών στις αεροπορικές μεταφορές που αποσκοπούν στο να εξασφαλίσουν ότι οι επιβάτες θα απολαμβάνουν ένα ελάχιστο επίπεδο βοήθειας σε περίπτωση σοβαρών καθυστερήσεων ή ακυρώσεων. Οι εν λόγω κανόνες προβλέπουν συστήματα αντιστάθμισης. Όμως, η εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής έχει αποδειχθεί δύσκολη, πράγμα το οποίο οδηγεί συχνά σε προσφυγές ενώπιον δικαστηρίων^[5]. Η Επιτροπή υπέβαλε νέα πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ([COM\(2013\)0130](#)), τον Μάρτιο του 2013, με στόχο την περαιτέρω ενίσχυση της επιβολής των κανόνων της ΕΕ μέσω της αποσαφήνισης βασικών αρχών και των παρεπόμενων δικαιωμάτων των επιβατών που έχουν προκαλέσει πολλές διαφορές μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και επιβατών στο παρελθόν. Η διαδικασία συναπόφασης συνεχίζεται ενώ το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν έχουν ακόμα συμφωνήσει τις τελικές λύσεις. Στις 24 Σεπτεμβρίου 2019, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού αποφάσισε την έναρξη διαπραγματεύσεων μετά την πρώτη ανάγνωση της πρότασης στο Κοινοβούλιο.

[3] Το θεματολογικό δελτίο [3.4.9](#) αφορά θέματα προστασίας της πολιτικής αεροπορίας.

[4] Το θεματολογικό δελτίο [3.4.7](#) αφορά θέματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας. «[Το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ που εφαρμόζεται στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας](#)» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2013) συνιστά μια εκτεταμένη σύνθεση της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια στον τομέα της αεροπορίας.

[5] Το θεματολογικό δελτίο [2.2.3](#) αφορά τα δικαιώματα των επιβατών. Τον Ιούνιο του 2016, προκειμένου να διευκρινισθούν οι ισχύοντες κανόνες, η Επιτροπή ενέκρινε σειρά κατευθυντηρίων γραμμών που βασίζονται στην νομολογία.



Με την παρέλευση περισσότερων από είκοσι ετών από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ η «τρίτη δέσμη», η λειτουργία της Ενιαίας Αγοράς Αερομεταφορών επιδέχεται, φυσικά, περαιτέρω βελτιώσεις, πράγμα το οποίο καθίσταται σαφές από παράγοντες όπως: οι αδυναμίες σε ό,τι αφορά το σύστημα κατανομής χρονοθυρίδων· το γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία (80%) των διαδρομών οι οποίες αρχίζουν από αερολιμένες εντός της ΕΕ εξυπηρετείται μόνο από έναν (60%) ή δύο (20%) αερομεταφορείς· οι οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν πολλές αεροπορικές εταιρείες καθώς και μικρότεροι αερολιμένες· ή, ακόμη, η περίπλοκη εποπτεία των αερομεταφορέων που δραστηριοποιούνται πλέον σε πολλά κράτη μέλη.

Όμως, ο κύριος στόχος έχει επιτευχθεί πλήρως: από το 1995 έως το 2014, ενώ ο αριθμός χιλιομετρικών επιβατών εντός της ΕΕ αυξήθηκε κατά περίπου 23%, για τις αεροπορικές μεταφορές αυξήθηκε κατακόρυφα κατά 74% περίπου. Την ίδια περίοδο, το ποσοστό της αεροπορίας στο σύνολο μεταφοράς επιβατών αυξήθηκε από 6,5% σε 9,2%, γεγονός το οποίο αποτελεί μακράν τη μεγαλύτερη αύξηση από όλους τους τύπους μεταφορών στην ΕΕ.

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε σε πολυάριθμες εκθέσεις και ειδικότερα στο ψήφισμά του, της 14ης Φεβρουαρίου 1995, με τίτλο «Οι προοπτικές της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη», την ανάγκη για μια κοινή πολιτική στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η οποία θα ενισχύει τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών επιχειρήσεων και θα τον καθιστά πλέον δίκαιο. Το Κοινοβούλιο ως εκ τούτου υποστήριξε σταθερά τη δημιουργία και τη σωστή λειτουργία μιας ενιαίας αγοράς στον τομέα των αερομεταφορών.

Παράλληλα, ωστόσο, το Κοινοβούλιο τονίζει διαρκώς ότι η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να υλοποιηθεί προσεκτικά και σταδιακά, και ότι θα πρέπει να λαμβάνονται εξίσου υπόψη τα συμφέροντα των καταναλωτών και του σχετικού τομέα.

Έτσι, κατά τα τελευταία 25 έτη το Κοινοβούλιο επιχειρηματολογεί πάντοτε υπέρ του θεμιτού ανταγωνισμού, της ασφάλειας πτήσεων, της υψηλής ποιότητας στον τομέα της παροχής υπηρεσιών και των δικαιωμάτων των επιβατών, καθώς και υπέρ της προάσπισης των συνθηκών εργασίας του προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών και της προστασίας του περιβάλλοντος. Παραδείγματος χάριν, είναι το Κοινοβούλιο το οποίο, ήδη από την αρχή της διαδικασίας απελευθέρωσης της αγοράς, απαίτησε κριτήρια τα οποία θα διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις προς τους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρείες, καθώς και την έγκριση κοινών κανόνων για τις υπηρεσίες εδάφους, τα αεροπορικά τέλη και τα δικαιώματα των επιβατών.

Αυτή η «ισορροπημένη προσέγγιση» ως προς την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών κατέστη πρόσφατα, για άλλη μια φορά, σαφής όταν το Κοινοβούλιο, σε πρώτη ανάγνωση, τροποποίησε σε βάθος τις προτάσεις της Επιτροπής, του 2011, σχετικά με τις χρονοθυρίδες και τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην έκθεσή του, της 20ής Μαρτίου 2018, σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, το Κοινοβούλιο τάχθηκε υπέρ της πρότασης



της Επιτροπής για την προστασία των αερομεταφορέων της Ένωσης από τις αθέμιτες πρακτικές των αεροπορικών εταιρειών τρίτων χωρών. Κύριος στόχος της είναι να θεσπίσει ένα πρακτικό, αποτελεσματικό και εύχρηστο ενωσιακό μέσο, το οποίο θα λειτουργεί αποτρεπτικά ή θα μπορεί να αντισταθμίζει τη ζημία που απορρέει από κρατικές ενισχύσεις ή άλλη μεροληπτική συμπεριφορά από παράγοντες τρίτων χωρών στον τομέα των αερομεταφορών. Οι τροπολογίες των βουλευτών περιόρισαν περαιτέρω τον χρόνο της έρευνας που διεξάγει η Επιτροπή κατόπιν αιτήματος των αερομεταφορέων της ΕΕ ή των κρατών μελών της ΕΕ που επηρεάζονται από τέτοιες πρακτικές και εισήγαγαν την έννοια των «προσωρινών επανορθωτικών μέτρων», τα οποία θα μπορούσαν να εφαρμοστούν σε επείγουσες περιπτώσεις για να αποτραπεί μια απειλή πρόκλησης ζημίας από το να μετατραπεί σε πραγματική ζημία. Το Κοινοβούλιο επέμεινε επίσης στην καθιέρωση της λεγόμενης «εξέτασης του συμφέροντος της Ένωσης», μετά την ολοκλήρωση μιας έρευνας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα αντίμετρα που λαμβάνει η ΕΕ δεν βλάπτουν τη συνδεσιμότητά της ή την κοινωνικοοικονομική της κατάσταση. Οι διοργανικές διαπραγματεύσεις για τον κανονισμό αυτόν βρίσκονται σε εξέλιξη.

Σχετικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- Ψήφισμα, της 14ης Φεβρουαρίου 1995, σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Οι προοπτικές της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη» ([EE C 56 της 6.3.1995, σ. 12](#)).
- Νομοθετικό ψήφισμα, της 11ης Ιουλίου 2007, σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα ([EE C 175E της 10.7.2008, σ. 371](#)).
- Νομοθετικό ψήφισμα, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής των χρονοθυρίδων στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([EE C 434 της 23.12.2015, σ. 217](#)).
- Νομοθετικό ψήφισμα της 16ης Απριλίου 2013 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες της Ένωσης και την κατάργηση της οδηγίας 96/67/EK του Συμβουλίου ([EE C 45 της 5.2.2016, σ. 120](#)).
- Νομοθετικό ψήφισμα της 5ης Φεβρουαρίου 2017 επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους ([EE C 93 της 24.3.2017, σ. 336](#)).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

