

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 294)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	4. februar 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784 endelig.

Dato : 1. februar 2002
J.nr. :
Sagsbeh. : 222-112
Org. enhed : TS, lokaltelefon 24323
: 2. Kontor

Grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, KOM(2001) 784 endelig

1. Resumé

Forslaget - der er en udvidelse af en forordning fra 1991 om kompensation ved overbookning - har til formål at nedbringe antallet af passagerer, der på trods af accepteret reservation til et fly bliver afvist. Desuden skal disse passagerer stilles bedre med hensyn til kompensation, rejseomlægning og bistand. Det samme skal gælde passagerer, der rammes af kommercielt begrundede aflysninger. Endelig skal der fastsættes bestemmelser for bistand til rejseomlægning ved lange forsinkelser. Formålene skal nås ved i tilfælde af afvisning at gøre det pligtigt for en operatør at søge efter frivillige og forhandle med disse om kompensation. Den faste kompensation til passagerer, der i sidste ende må afvises, forhøjes betydeligt, og passagerer til aflyste fly skal have tilsvarende kompensation, hvis der ikke kan opnås enighed om rejseomlægning.

2. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning navnlig til Traktatens artikel 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Kommissionen henviser til, at liberaliseringen af lufttransporten har givet passagererne mange fordele, men at boardingafvisning, aflysning af fly og lange forsinkelser er store problemer.

Fællesskabet vedtog i 1991 forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises i en EU-lufthavn på grund af overbookning, og denne forordning er fortsat gældende. I 1998 foreslog Kommissionen en ændring af forordningen, men på grund af uenighed vedr. anvendelsen for Gibraltar vedtog Rådet ikke forslaget. Det nu foreliggende forslag er en udvidelse af det tidligere ændringsforslag.

Kommissionen mener, at de gældende bestemmelser ikke beskytter passagererne tilstrækkeligt. De får ikke luftfartsselskaberne til at afstå fra overdreven brug af afvisning eller aflysning, og de skaber ingen rettigheder for passagerer, der lider under lange forsinkelser.

Afvisning af passagerer kan dog ikke helt undgås, dels pga. driftsmæssige årsager, dels pga. overbookning, dvs. flyselskabernes bevidste accept af reservationer til flere sæder, end der er til rådighed i flyet, i bevidstheden om, at et antal passagerer med bekræftet reservation alligevel ikke møder op. Hvis operatører ikke kan overbooke, vil billetpriserne blive hævet, hvilket ikke vil være til nogens fordel.

Der er dog ifølge Kommissionen ikke tilstrækkelig tilskyndelse til operatørerne om at være mere omhyggelige. De største EU-luftfartsselskaber menes i 1999 at have afvist i alt 250.000 passagerer ved ruteflyvning, svarende til 1,1 passager pr. 1.000.

Kommissionen foreslår derfor en fremgangsmåde, hvorefter en operatør i forbindelse med afvisning i modsætning til nu skal være forpligtet til at opfordre passagerer til frivilligt at afgive deres pladser mod en form for compensation, som skal forhandles på stedet, hvorved compensationen vil afspejle den værdi, den enkelte passager tillægger ulejligheden.

Kun hvis der ikke er et tilstrækkeligt antal frivillige, skal det være tilladt at afvise passagerer. Disse skal kompenseres med et fast beløb, som skal være stort nok til dels at godtgøre ulejligheden, dels at afskrække operatørerne fra at overbooke i for stort omfang. Kommissionen foreslår et beløb på 750 € (ca. 5.500 kr.) for flyvninger på under 3.500 km og 1.500 € (ca. 11.000 kr.) for længere flyvninger. (Kompensationen kan i visse tilfælde halveres, og den kan efter aftale udbetales i rejsekuponer el. lign). Disse beløb er betydeligt højere end i den gældende forordning. Kommissionen påpeger dog, at afvisning af passagerer skal være noget, der kun forekommer undtagelsesvis.

Ved afvisning af en passager får denne desuden valget mellem enten refusion af billetens pris samt evt. gratis hjemrejse, eller omlægning af rejsen så hurtigt som muligt, eller omlægning af rejsen på et senere tidspunkt efter eget valg. Frivillige får samme rettigheder. Afviste passagerer skal desuden have bistand i form af måltider og evt. hotel.

Forslaget udvider bestemmelserne om økonomisk compensation, refusion eller omlægning af rejsen samt bistand til også at gælde i tilfælde af operatørens aflysning af fly, bortset fra aflysninger, som bevisligt ligger uden for dennes ansvar. De passagerer til et aflyst fly, som operatøren ikke kan komme overens med om refusion eller omlægning af rejsen, skal således tilbydes tilsvarende compensation som afviste passagerer.

Hvad angår lange forsinkelser (to, henholdsvis fire timer, alt efter turens længde), er disse ofte forårsaget af forhold uden for operatørens ansvar. Kommissionen mener ikke, at operatøren under de nuværende forhold skal være forpligtet til at give compensation til forsinkede passagerer. Disse skal dog tilbydes samme bistand til rejseomlægning som afviste passagerer, hvorimod forplejningen af passagerer ved lange forsinkelser overlades til operatørens skøn.

Ligesom i den gældende forordning vil bestemmelserne ikke indskrænke en passagers ret til at søge yderligere compensation ved domstolene.

Den gældende forordning omfatter kun ruteflyvning, men ifølge forslaget skal bestemmelserne ligeledes gælde for charterflyvning. Der sker desuden en udvidelse, så bestemmelserne også skal gælde for afrejse med et EU-luftfartsselskab fra et tredjeland, medmindre passageren nyder godt af tilsvarende bestemmelser i tredjelandet.

Medlemsstaterne skal ifølge forslaget som noget nyt fastsætte bestemmelserne om de sanktioner, der skal gælde for overtrædelse af forordningen. De skal desuden udpege et organ i medlemsstaten, der skal have ansvaret for håndhævelse af forordningen.

Kommissionen skal senest 1. januar 2008 aflægge rapport om erfaringerne med forordningen.

3. Gældende dansk ret

Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for compensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning.

4. Høring

Forslaget er sendt bredt i høring.

Fristen for høringssvar er ikke udløbet. Et supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene foreligger.

5. Lovgivningsmæssige, statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget finder direkte anvendelse, men i henhold til forslaget skal det enkelte medlemsland fastlægge bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningen.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil kunne medføre større udgifter og mindre indtægter for luftfartsselskaber og rejsearrangører end i medfør af den gældende forordning, idet Kommissionen anfører, at dette er vanskeligt at forudberegne nøjagtigt.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at der er skabt et fælles marked inden for lufttransport, og at operatørerne uden harmonisering af bl.a. bestemmelser om passagerrettigheder må arbejde under forskellige ordninger, hvilket sætter omkostningerne i vejret, ligesom passagererne vil finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder. Nationale bestemmelser vil således ikke være hensigtsmæssige.

Fællesskabet har tidligere vedtaget lovgivning om overbookning, om erstatningsansvar og om beskyttelse ved pakkerejser. Forslaget udbygger denne serie af bestemmelser, og Kommissionen anfører, at en forordning i denne forbindelse er et bedre redskab end et direktiv.

Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelser

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europa-udvalg.