



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.8.2003
KOM(2003) 496 endelig

2001/0305 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved
boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser
og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved
boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser
og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91**

1. INDLEDNING

I henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet har foreslået ved andenbehandlingen. Kommissionens udtalelse om Parlamentets 15 ændringsforslag fremsættes nedenfor.

2. SAGSFORLØB

Den 21. december 2001 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet et forordningsforslag (KOM(2001) 784 endelig - 2001/0305 (COD)).

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg fremsatte en positiv udtalelse på plenarforsamlingen den 17.-18. juli 2002.

Regionsudvalget har ikke afgivet udtalelse.

Den 24. oktober 2002 godkendte Europa-Parlamentet forslaget ved førstebehandlingen med forbehold af en række ændringer.

Den 4. december 2002 godkendte Kommissionen et ændret forslag, som indbefattede en del af Europa-Parlamentets ændringsforslag (KOM(2002) 717 endelig).

Den 18. marts 2003 vedtog Rådet en fælles holdning med kvalificeret flertal.

Den 25. marts 2003 vedtog Kommissionen en udtalelse om den fælles holdning (SEK(2003) 361 endelig).

Den 3. juli 2003 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen en beslutning om ændring af den fælles holdning.

3. FORSLAGETS FORMÅL

I 1991 vedtog Fællesskabet en forordning om kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking. Den gav passagerer, der afvises ved ombordstigning i en lufthavn i Fællesskabet, ret til økonomisk kompensation, til at vælge mellem en anden flyvning og refusion af billetten og til forplejning i ventetiden til en senere flyvning (måltider og hotelindkvartering). Det var et vigtigt skridt til etablering af rettigheder for flypassagerer.

I 2001 godkendte Kommissionen et forslag om at styrke beskyttelsen af passagererne, bl.a. med foranstaltninger hvis formål var at mindske hyppigheden af boardingafvisning. Forslaget indebar, at luftfartsselskaber, der måtte afvise passagerer, først skulle søge at finde frem til passagerer, der frivilligt vil opgive deres reservationer til gengæld for modydelse. Først hvis der ikke meldte sig frivillige nok, ville luftfartsselskaberne få lov til at afvise passagerer. I så fald skulle de kompensere og bistå de afviste passagerer efter samme regler som under den gældende forordning. For at øge luftfartsselskabernes incitament til at finde frivillige og afskrække dem effektivt fra at afvise passagerer mod deres vilje var kompensationsbeløbet sat højere i forslaget end under den gældende forordning.

Desuden udvider forslaget de nævnte rettigheder til at gælde:

- for aflysning af flyvninger, når ansvaret er luftfartsselskabets, idet et af målene er, at færre skal rammes af sene aflysninger
- for charterflyvninger; da sådanne ofte benyttes til pakkerejser, lægger forordningen forpligtelser på ikke blot luftfartsselskaber, men også rejsearrangører
- for returflyvninger fra tredjelande til Fællesskabet, når de flyves af EU-luftfartsselskaber.

Forslaget skaber endelig grundrettigheder for passagerer, der udsættes for lange forsinkelser.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

I meddelelsen til Europa-Parlamentet om Rådets fælles holdning (SEK(2003)361) konkluderede Kommissionen, at den fælles holdning ikke ændrede forslagets sigte og fremgangsmåde, og at den derfor kunne støtte den, omend den ville have foretrukket et højere kompensationsniveau.

Parlamentet fremsatte ved andenbehandlingen femten ændringsforslag, hvoraf Kommissionen kan acceptere de otte helt eller delvis, da de ligger på linje med forslagets formål.

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret

Ændringsforslag 8 drejer sig hovedsagelig om tidsgrænsen for indtjekning, hvis den ikke er fastsat af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør, fra 30 til 60 minutter før den offentliggjorte afgangstid. Den længere periode må foretrækkes på grund af forstærkningen af sikkerhedsprocedurerne efter den 11. september 2001. Sted i forslaget: artikel 3, stk. 2, litra a.

Ændringsforslag 11 drejer sig for det første om at tilpasse afstandsintervallerne i betingelsen for bistand til forsinkede passagerer til dem, der gælder efter artikel 7, stk. 1 (kompensationsniveauer), og gør dermed forslaget klarere og enklere. Sted i forslaget: artikel 6, stk. 1.

For det andet begrænser det passagerernes ret til bistand efter artikel 9 (måltider og indkvartering) og fjerner retten til bistand efter artikel 8 (valg mellem tilbagebetaling og alternativ rejserute). Bistand efter artikel 8 kunne nemlig under nogle omstændigheder forstyrre driften og skabe yderligere forsinkelser, f.eks. når et forsinket fly ankommer, netop som der udbetales refusion til passagerer, eller de er ved at blive overført til andre flyvninger. Desuden fjerner ændringsforslaget undtagelsen i de tilfælde, hvor et luftfartsselskab kan godtgøre, at det ikke er ansvarligt for forsinkelsen. Det er velbegrunder, fordi det sikrer, at passagererne altid får en grundlæggende bistand uanset omstændighederne.

Ændringsforslag 12 drejer sig om at tilpasse afstandsintervallerne i betingelsen for reduceret bistand i tilfælde af mindre forsinkelser til dem, der gælder efter artikel 7, stk. 1 (kompensationsniveauer), og gør dermed forslaget klarere og enklere. Sted i forslaget: artikel 7, stk. 2.

Ændringsforslag 13 (anden del, med omformulering) tilføjer et forbehold vedrørende "flyveplanerne" i slutningen af artikel 8, stk. 1, litra c. Dette gør det klart, at luftfartsselskaber og rejsearrangører ikke har pligt at indsætte uplanlagte særfly i tilfælde af boardingafvisning eller aflysning. Sted i forslaget: artikel 8, stk. 1, litra c.

Ændringsforslag 14 drejer sig om at tilpasse afstandsintervallerne i betingelsen for refusion i de tilfælde, hvor passagerer anbringes i en lavere klasse end den, billetten er købt til, til dem, der gælder efter artikel 7, stk. 1 (kompensationsniveauer), og gør dermed forslaget klarere og enklere. Sted i forslaget: artikel 10, stk. 2.

Ændringsforslag 16 tillader rejsearrangører at rejse krav over for et luftfartsselskab, på samme måde som det omvendte er muligt. Det er rimeligt, eftersom ansvaret for en situation, hvor der skal opfyldes forpligtelser over for passagerer, kan ligge hos hver af disse parter. Denne tilføjelse bør dog af klarheds- og konsekvenshensyn formuleres på en måde svarende til den ret, som den fælles holdning allerede har indføjat. Sted i forslaget: artikel 13.

Ændringsforslag 19 udsætter Kommissionens rapport med et år. Dermed bliver der bedre tid til at indsamle oplysninger om, hvordan forordningen fungerer, og hvilke resultater den giver. Sted i forslaget: artikel 17, indledning.

Ændringsforslag 20 ændrer forordningens ikrafttrædelsesdato fra tre til tolv måneder efter offentliggørelsen. Det giver luftfartsselskaber og rejsearrangører tid til at indføre nye kontrakter og i øvrigt forberede sig på at anvende reglerne. Sted i forslaget: artikel 19.

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist

Ændringsforslag 2 tilføjer en betragtning om, at passagerer bør behandles ens uanset transportform. Kommissionen agter at tage initiativ til at beskytte passagerers rettigheder også i andre transportformer, men spørgsmålet falder uden for det foreliggende forslags område. Sted i forslaget: ny betragtning 13.

Ændringsforslag 4's ændring af en betragtning ville medføre, at mange flyvekontrolbeslutninger ville blive anset for at være usædvanlige omstændigheder, der ville fritage luftfartsselskaber for ansvaret for aflysninger. Det ville være en uforsvarligt vidtgående begrænsning af luftfartsselskabernes ansvar for følgerne af aflysninger. Sted i forslaget: ny betragtning 15.

Ændringsforslag 5 ville udelukke "detaildistributører" af pakkerejser fra definitionen af "rejsearrangør" og dermed fra forordningens anvendelsesområde. I den fælles holdning er definitionen identisk med den, der gælder efter direktiv 90/314/EØF om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure. Denne overensstemmelse bør fastholdes for at undgå forvirring på grund af forskellige definitioner i fællesskabsretten. Sted i forslaget: artikel 2, litra d).

Ændringsforslag 6 reducerer retten til økonomisk kompensation og alternative rejseruter ved at begrænse definitionen af "endeligt bestemmelsessted" til et sted, der uden vanskeligheder kan nås med tilslutningsflyvninger (hvor der er tale om indirekte flyvninger). Udtrykket "uden vanskeligheder" er ikke klart nok og kan skade retssikkerheden. Med en bred fortolkning kan det begrænse luftfartsselskabernes forpligtelser, og dermed begrænse passagerrettighederne, i et uacceptabelt omfang. Sted i forslaget: artikel 2, litra h).

Ændringsforslag 7 definerer en "aflyst flyvning" som et flyvning, der ikke er gennemført, men har været anført i et edb-reservationssystem i syv dage før planlagt afgang. Det ville imidlertid være en stor begrænsning af passagerrettighederne. For det første er der flyselskaber, der ikke bruger edb-reservationssystemer, og andre, hvor en del af reservationerne foretages direkte af passagererne. I sådanne tilfælde ville u gennemførte flyvninger aldrig blive kategoriseret som aflysninger, eftersom de ikke står i et edb-reservationssystem. For det andet ville en flyvning, som et luftfartsselskab tager ud af et edb-reservationssystem, hvad enten det sker før eller i syvdagesperioden, ikke blive betragtet som aflyst. Sted i forslaget: artikel 2, litra k a, nyt.

På begge disse måder ville ændringsforslaget forpurre forslagetets formål, og det er ikke mindst i konflikt med artikel 5, stk. 1, i den fælles holdning, som har fundet en tilfredsstillende balance mellem passagerernes og luftfartsselskabernes interesser.

Ændringsforslag 13 (første del) vil begrænse retten til en alternativ flyvning til at gælde inden for billetens gyldighedsperiode. En sådan begrænsning er ikke berettiget og kunne i praksis føre til, at passagerer ville nyde forskellige rettigheder til alternative flyvninger alene på grund af deres billetters gyldighedsperiode. Sted i forslaget: artikel 8, stk. 1, litra c.

Ændringsforslag 15 fjerner sætningen om, at domstolene kan trække kompensation i henhold til forordningen fra den skadeserstatning, de tilkender. Den sætning bør bibeholdes, fordi den giver domstolene mulighed for at undgå at forpligte luftfartsselskaberne til at betale dobbelt erstatning (dels den erstatning, domstolene træffer afgørelse om, dels den kompensation, luftfartsselskaberne har pligt til at yde efter forordningsforslaget). Sted i forslaget: artikel 12, stk. 1.

Ændringsforslag 17 tillader luftfartsselskaber at fremsætte krav om kompensation mod offentlige organer, herunder lufttrafikstyrings- og lufthavnsforvaltningsorganer. Det ligger uden for dette forslags rækkevidde. Sted i forslaget: artikel 13, stk. 1a, nyt.

5. KONKLUSION

Kommissionen ændrer i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, sit forslag i overensstemmelse med ovenstående.