

Transportministeriet
Transportminister Thomas Danielsen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Cc: Departementschef Jacob Heinsen, særlig rådgiver Mie Bredahl Christiansen og samtlige medlemmer af Europaudvalget

Sekretær: Daniella Nielsen
DN@perssonlaw.dk
Hellerup, den 23. maj 2025

Ændring af Forordning 261/2004 - Bemærkninger til forslag om forhøjelse af de tidsmæssige grænser for flykompensation

Kære Thomas Danielsen,

I min egenskab af højt specialiseret advokat har jeg repræsenteret mere end 125.000 flypassagerer ved domstolene i Danmark, Sverige og Tyskland gennem mere end 12 år.

Forud for det næste møde i Europarådet den 5. juni 2025 kontakter jeg dig herved venligst med mine bekymringer omkring de foreslåede ændringer af "Flyforordningen" (Forordning 261/2004ⁱ), navnlig forhøjelserne af de tidsmæssige grænser for passagerernes ret til flykompensation. Jeg henviser til Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025ⁱⁱ.

I dag er passagererne de facto berettiget til helt eller delvis flykompensation, når deres fly bliver aflyst eller forsinket med 3 timer eller derover, jf. Flyforordningens art. 7, stk. 1, smh. m. art. 5, stk. 1, litra cⁱⁱⁱ.

Med forslaget fra EU-Kommissionen ønskes dette ændret til, at retten til flykompensation indtræder efter 5 timer ved flyvninger inden for EU, 9 timer på flyvninger mellem 3500 og 6000 km. og 12 timer på flyvninger over 6000 km.

Statistikker viser, at de fleste forsinkelser ligger i intervallet 2-4 timer ved ankomst^{iv}, og en ændring af 3-timers grænsen vil sandsynligvis betyde, at 85 % af de europæiske flypassagerer mister retten til flykompensation^v, jf. nedenfor.



1. Forslagets samfundsøkonomiske perspektiver

Ifølge en undersøgelse fra 2018, der blev foretaget af Airports Council International (ACI)^{vi}, udgjorde de samfundsøkonomiske omkostninger ved flyforsinkelser i 2017 USD 75,5 milliarder globalt.

Desuden medførte flyselskabernes aflysninger og forsinkelser i 2017 ifølge PwC ekstraudgifter for passagererne i størrelsesordenen USD 60 milliarder^{vii} - bl.a. som følge af forøgede rejseudgifter, forlænget rejsetid og mindre produktivitet.

I 2022 blev det anslået^{viii}, at luftfartsselskabernes aflysninger og forsinkelser årligt kostede samfundet hhv. USD 30-34 milliarder (USA), USD 27-32 milliarder (Europa) og op til USD 1,5 milliarder (Australien), altså i alt op til USD 67,5 milliarder (målt i forhold til bl.a. tabt tid og produktivitet, øgede udgifter, lavere indtjening fra turisme, ubehag og stress osv.).

På den baggrund synes det indlysende, at det samfundsøkonomisk må være et afgørende mål at begrænse antallet af aflysninger og flyforsinkelser, som finder sted på grund af luftfartsselskaberne, og at dette mål formentlig næppe forfølges ved at fjerne flyselskabernes incitament for noget sådanne.

Ifølge Forbrugerrådet Tænk bidrager den "nuværende tre-timers grænse [] til, at flyselskaber aktivt arbejder på at holde forsinkelserne inden for denne tidsramme. Hvis grænsen var lavere, ville forsinkelserne sandsynligvis også være kortere"^x.

På samme måde antages det, at det er sandsynligt, at en lempelse af reglerne for flykompensation også vil betyde flere aflysninger og (endnu) længere forsinkelser.

På den baggrund er det således også stærkt bekymrende, at de økonomiske perspektiver af forslaget ifølge Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025^{xi} slet ikke er opgjort.

Den europæiske konkurrenceevne står højt på den politiske dagsorden i EU. Flykompensationsreglerne stiller imidlertid ikke de europæiske luftfartsselskaber anderledes, end de ikke-europæiske;

Også de ikke-europæiske luftfartsselskaber er omfattet af Flyforordningens bestemmelser (i hvert fald ved rejser inden for EU og ud af EU) og der gælder i øvrigt lignende regler om flykompensation i mange lande uden for EU (Tyrkiet, New Zealand og Storbritannien, blot for at nævne nogle få eksempler).



2. De økonomiske aspekter for flyselskaberne

I 2023-2024 realiserede Easyjet Plc et overskud, stort GBP 610,00 millioner (svarende til **DKK 5,50 milliarder**), medens Ryanair f.eks. realiserede et overskud i 2023-2024, stort Euro 2.128,00 millioner (svarende til **DKK 15,84 milliarder**). For 2024 realiserede Norwegian et driftsresultat (EBIT) for koncernen på NOK 1.873 millioner (svarende til mere end **DKK 1,20 milliarder**) og Air France-KLM havde i samme år et driftsresultat på Euro 1,6 milliarder (svarende til næsten **DKK 12,00 milliarder**).

Det anslås da også, at den nuværende Forordning 261/2004 kun har kostet luftfartsselskaberne, herunder altså de ovennævnte selskaber, under Euro 1,00 pr. solgt flybillet.

Dette forklarer, at flyselskaberne altså har kunnet realisere nogle eksorbitante overskud, samtidigt med, at de har betalt flykompensation til passagererne i tilfælde af aflysning og forsinkelse på 3 timer og derover.

I 2013 har Lise Lyck, direktør for Center for Tourism and Culture Management og lektor ved Copenhagen Business School, i øvrigt fastslået, at luftfartsselskabernes overholdelse af reglerne blot vil medføre, at en "billet bliver nogle få kroner dyrere"^{xii}.

Også på den baggrund forekommer det bemærkelsesværdigt, at den danske regering bakker op om de længere tidsfrister med den begrundelse, at "det handler om at finde en balance, hvor man også tager hensyn til luftfartsselskabernes økonomi".

Når flyselskaberne selv skal forklare evt. nedgang i indtjeningen er det da heller aldrig flykompensationen, der nævnes, men derimod ændringer i dollarkursen, øget konkurrence og/eller stigende omkostninger, især til brændstofpriser og lønninger.

--oo0oo--

Ingen luftfartsselskaber kan undgå aflysninger og flyforsinkelser, men de kan begrænse begge dele ganske betydeligt ved at prioritere deres ressourcer, herunder råde over et tilstrækkeligt nødberedskab. Dette er følgelig også årsagen til, at visse flyselskaber har (forholdsmæssigt) mange aflysninger og forsinkelser, medens andre flyselskaber har (forholdsmæssigt) få.

Dette fortæller os, at det ligger inden for flyselskabernes kontrol, at sikre en smidig og rettidig afvikling af lufttrafikken (og undgå, eller i hvert fald begrænse, antallet af kompensationskrav).

I markedet opererer imidlertid en række såkaldte "ultra low cost carriers", f.eks. Ryanair, som bl.a. presser deres luftfartøjer til det maksimale med f.eks. korte turn-around-tider. Det betyder, at en forsinkelse



hurtigere skaber "domino-effekt" på senere rotationer (og altså pludselig berører flere tusinde passagerer), fordi man ikke når at indhente forsinkelsen på landjorden (en problemstilling, som jeg personligt sidder med hver eneste dag).

Ud over, at denne prioritering af ressourcer er til stor gene for passagererne, er den selvfølgelig også bekymrende for flysikkerheden, og – som det fremgår ovenfor – samfundsøkonomisk skadelig.

I 2018 kunne næsten to tredjedele af aflysningerne og forsinkelserne tilskrives selskabernes egne forhold^{xiii}. Op til 25 % af aflysningerne skyldes personalemangel eller personalerelaterede problemer^{xiv}, jf. til eksempel de mange og lange strejker blandt kabinepersonalet hos Ryanair i (navnlig) 2017 og 2018 og pilotstrejken hos SAS i (navnlig) sommeren 2022.

Det må være åbenbart, at det ligger inden for flyselskabernes magt at sikre sig tilstrækkeligt, mødestabilt og veluddannet personale, f.eks. ved at tilbyde medarbejderne nogle ordentlige løn- og ansættelsesvilkår. Det nuværende forslag om forhøjelse af de tidsmæssige grænser for flykompensation vil medføre hyppigere aflysninger og længere forsinkelser, og forslaget vil ikke tilskynde en sådan ansvarlig personalepolitik.

3. Forringelsen af passagerernes rettigheder

Ifølge analysebureauet Lennoc^{xv} vil det fratage 85 % af de europæiske flypassagerers ret til kompensation på grund af forsinkelser, hvis forslaget om at forhøje af de tidsmæssige grænser for flykompensation stemmes igennem.

Beregninger fra Forbrugerrådet Tænk^{xvi} viser, at flypassagerer i Europa dermed årligt vil miste næsten DKK 16 milliarder i kompensation. For passagerer, der flyver til og fra Danmark, drejer det sig om cirka DKK 277 millioner hvert år.

Retten til kompensation fungerer som en vigtig incitamentsmekanisme for luftfartsselskaberne til at minimere forsinkelser og (netop) sikre en høj driftsstandard. En moderne og velvedligeholdt flåde af luftfartøjer indebærer færre spontane aflysninger og forsinkelser som følge af tekniske fejl, men er – følgelig – også betydelig mere sikker for passagererne.

En forhøjelse af de tidsmæssige grænser for passagerernes ret til flykompensation vil, for det første, medføre en væsentlig og uacceptabel forringelse af de umiddelbare passagerrettigheder, men en forhøjelse vil altså også være bekymrende for flysikkerheden.



Jeg hæfter mig da også ved, at en forhøjelse af de tidsmæssige grænser for flykompensation ikke stemmer overens med de erklærede formål, der ligger til grund for det foreliggende forslag af 29. november 2023 til en ny Flyforordning^{xvii}, jf. f.eks. betragtning 1, 10, 11 og 15:

- *"Der skal foretages en række ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/20043 [] for at sikre effektiv beskyttelse af passagerrettigheder i Unionen ved flyrejser []";*
- *"En risikobaseret tilgang til overvågning af overholdelsen af passagerrettigheder, som er ikke kun er baseret på modtagne klager, men også på aktiviteter vedrørende overvågning af efterlevelsen, som f.eks. inspektioner, bør sikre, at nationale håndhævelsesorganer bedre er i stand til at opdage og korrigere transportørers og terminalforvalteres manglende overholdelse af de gældende regler";*
- *"Oplysninger, som formidles til passagererne om deres rettigheder før og under rejsen, bør føre til øget bevidsthed. Disse oplysninger bør være kortfattede og være let, synligt og direkte tilgængelige. De bør formidles på en tydelig og forståelig måde og så vidt muligt ved hjælp af elektroniske midler";*
- *"For at gøre det lettere for passagerer at anmode om refusion eller kompensation i henhold til de pågældende forordninger bør der udarbejdes formularer for sådanne anmodninger, som er gyldige i hele Unionen. Passagerer bør have mulighed for at indgive deres anmodninger ved at anvende en sådan formular"*

(mine understregninger).

Forslag af 29. november 2023 til en ny Flyforordning^{xviii} lægger i øvrigt op til vedtagelse af en ny standardformular for refusion og kompensation i hele EU (for at gøre det nemmere at søge om flykompensation), vedtagelse af særlige regler ved køb gennem billetformidlere ("OTA'ere"), indførelse af samlede rettigheder ved forskellige transportformer (multimodale rejser) samt særlige beskyttelsesregler for rejsende med handicap eller nedsat mobilitet.

Med de mange nye tiltag, der lægges op til i forslag af 29. november 2023 til en ny Flyforordning,^{xix} forekommer det paradoksalt, at EU-Kommissionen pludselig vil afskære ca. 85 % af passagererne fra at få flykompensation, og altså forringe passagerernes retstilling så betydeligt.



4. Processen og mødet i EU-Rådet den 5. juni 2025

Desuden er det stærkt bekymrende – og meget udemokratisk – at EU's ministerråd lægger op til en hastebehandling af forslaget ved at afslutte førstebehandlingen uden inddragelse af Europa-Parlamentet, således som det ellers er sædvanligt.

Den nuværende Flyforordning har været gældende siden 2004, og det første ændringsforslag, der nu arbejdes videre med for så vidt angår forhøjelserne af de tidsmæssige grænser for flykompensation, er fra 2013.

Arbejdet med forslaget har således ligget helt stille ved EU's institutioner i mere end 10 år, og at det pludselig skal hastebehandles forekommer i bedste fald ejendommeligt, ikke mindst henset til, at de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget ifølge Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025^{xx} slet ikke er opgjort, men at forslaget tværtimod vil koste de danske flypassagerer ca. DKK 277 millioner årligt.

Jeg hæfter mig i den forbindelse ved de åbenbare faktuelle fejl og mangler i processen, der også kommer til udtryk i Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025^{xxi}.

F.eks. er der en alvorlig uligevægt i forhold til de aktører, som er blevet hørt forud for samlenotatets udarbejdelse. Ingen af sådanne professionelle aktører, som dagligt beskæftiger sig med hjælp til flypassagerer, er givet muligheden for at afgive høringssvar (alene Forbrugerrådet Tænk).

Notatet afspejler med andre ord (nærmest) udelukkende fly- og rejsebranchens interesser og flypassagererne har kun fået en minimal stemme.

Derudover hæfter jeg mig ved den manglende belysning af de økonomiske konsekvenser – en fejl, som helt åbenbart bør føre til, at arbejdet med ændringsoplægget genoptages og at hastebehandlingen følgelig ikke gennemføres.

5. Sammenfatning

Jeg har ovenfor redegjort for, at forslaget fra EU-Kommissionen sandsynligvis vil få vidtrækkende, samfundsøkonomiske konsekvenser (og at dette end ikke er belyst, endsige nævnt, i forslaget), jf. pkt. 1.

Til gengæld vil flyselskabernes i forvejen eksorbitante overskud blive endnu højere, jf. pkt. 2.



Også på den baggrund forekommer det bemærkelsesværdigt, at den danske regering bakker op om de længere tidsfrister med den begrundelse, at "det handler om at finde en balance, hvor man også tager hensyn til luftfartsselskabernes økonomi".

Retten til flykompensation fungerer som en vigtig incitamentsmekanisme for luftfartsselskaberne til at minimere forsinkelser og sikre en høj driftsstandard. En moderne og velvedligeholdt flåde af luftfartøjer indebærer færre spontane aflysninger og forsinkelser som følge af tekniske fejl, men er – følgelig – også betydelig mere sikker for passagererne.

En forhøjelse af de tidsmæssige grænser for flykompensation vil forventeligt betyde flere aflysninger og længere forsinkelser.

Desuden vil forhøjelsen forventeligt afskære 85 % af alle flykompensationskrav^{xxii}, og dette vil følgelig være et stort tab for forbrugerbeskyttelsen i EU.

Det forekommer usolidarisk og urimeligt, at de europæiske flypassagerer skal fortabe retten til "plaster på såret" i tilfælde af aflysninger og lange forsinkelser, når det ligger inden for luftfartsselskabernes kontrol at undgå eller begrænse sådanne aflysninger og lange forsinkelser.

Flyselskaberne, navnlig de såkaldte "ultra low cost carriers", profiterer f.eks. af korte turn-around-tider, som forøger risikoen for aflysninger og lange forsinkelser, og det er ikke rimeligt, endsize overensstemmende med Flyforordningens formål, at passagererne skal betale prisen.

Jeg står naturligvis til rådighed med yderligere oplysninger og kan kontaktes på telefon: 22103302 og e-mail: ep@perssonlaw.dk.

Med venlig hilsen
PERSSON advokatfirma

Eva Persson
advokat (H)



-
- ⁱ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser mv.
- ⁱⁱ Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025 (2025-1331) – "Rådsmøde 5-6/6-25 - transport, tele og energi - Bilag 2"
- ⁱⁱⁱ EU-domstolen har i en præjudiciel afgørelse i sag C-402/07 og C-432/07 (jf. præmis 59-60) statueret, at der ikke er objektive hensyn, der kan begrunde en forskelsbehandling af sagerne om aflysning, henholdsvis forsinkelse, da de skader, passagererne lider, er sammenlignelige. På den baggrund er der også i Forordningen hjemmel til at tilkende forsinkede passagerer kompensation
- ^{iv} Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU", figur 2.9
- ^v <https://www.lennoc.com/wp-content/uploads/2025/04/Research-paper-revisions-261.pdf>
- ^{vi} ACI, 2018
- ^{vii} "INVESTIGATING THE COST AND ECONOMIC IMPACT OF FLIGHT DELAYS IN THE AVIATION INDUSTRY AND THE POTENTIAL STRATEGIES FOR REDUCTION" (Ashmith Anupkumar)
- ^{viii} Jf. "Cost of disrupted flights to the economy" (Airhelp, 2022)
- ^{ix} <https://www.itij.com/latest/news/flight-disruption-impact-economy-and-environment>
- ^x Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025 (2025-1331) – "Rådsmøde 5-6/6-25 - transport, tele og energi - Bilag 2", jf. side 37
- ^{xi} Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025 (2025-1331) – "Rådsmøde 5-6/6-25 - transport, tele og energi - Bilag 2", jf. side 10
- ^{xii} Artiklen: "Flyrejsende går glip af millioner" (Anne-Helene Merkelsen/TÆNK)
- ^{xiii} Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU
- ^{xiv} Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU
- ^{xv} <https://www.lennoc.com/wp-content/uploads/2025/04/Research-paper-revisions-261.pdf>
- ^{xvi} <https://taenk.dk/presse/eu-vil-tage-16-milliarder-fra-flypassagererne-og-give-til-flyselskaberne>
- ^{xvii} Forslag af 29. november 2023 til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af bl.a. forordning (EF) nr. 261/2004 for så vidt angår håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen (2023/0437 (COD)), jf. side 16
- ^{xviii} Forslag af 29. november 2023 til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af bl.a. forordning (EF) nr. 261/2004 for så vidt angår håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen (2023/0437 (COD)), jf. side 16
- ^{xix} Forslag af 29. november 2023 til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af bl.a. forordning (EF) nr. 261/2004 for så vidt angår håndhævelse af passagerrettigheder i Unionen (2023/0437 (COD)), jf. side 16
- ^{xx} Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025 (2025-1331) – "Rådsmøde 5-6/6-25 - transport, tele og energi - Bilag 2", jf. side 10
- ^{xxi} Trafikministeriets samlenotat af 20. maj 2025 (2025-1331) – "Rådsmøde 5-6/6-25 - transport, tele og energi - Bilag 2", jf. side 10
- ^{xxii} <https://www.lennoc.com/wp-content/uploads/2025/04/Research-paper-revisions-261.pdf>

