

Til Europaudvalget og samtlige medlemmer

Forud for mødet i Europaudvalget den 28. ds. tillader jeg mig herved venligst at rette henvendelse vedr. eventuelle ændringer af Flyforordning 261/2004.

Som repræsentant for flypassagererne er jeg blevet opmærksom på flere fejl i Transportministeriets samlenotat af 20. maj 2025 (2025-1331 – ”Rådsmøde 5-6/6-25 - transport, tele og energi - Bilag 2”) (i det følgende ”Notatet”).

Jeg hæfter mig således ved, at de samfundsøkonomiske perspektiver af forslaget fra EU-Kommissionen slet ikke er medtaget (endsige opgjort) i Notatet, til trods for, at luftfartsselskabernes aflysninger og forsinkelser årligt koster op til USD 67,5 milliarder globalt.

Desuden hviler forslaget om at forhøje de tidsmæssige grænser for flykompensation på en (objektiv forkert) præmis om, at reglerne om flykompensation skulle være økonomisk belastende for luftfartsselskaberne. I Notat hedder det f.eks., at ”det handler om at finde en balance, hvor man også tager hensyn til luftfartsselskabernes økonomi”.

De seneste år har luftfartsselskaberne imidlertid realiseret store milliard-overskud (f.eks. Easyjet Plc: DKK 5,50 milliarder, Ryanair: DKK 15,84 milliarder, Norwegian: DKK 1,20 milliarder og Air France-KLM: DKK 12,00 milliarder), samtidigt med, at de har betalt flykompensation til passagerer i tilfælde af aflysning og forsinkelse på 3 timer og derover. Det antages da også, at reglerne om flykompensation koster luftfartsselskaberne under Euro 1,00 pr. billet.

Dem, som primært vil drage fordel af forslaget, er netop de ovennævnte, udenlandske lavprisselskaber (*”ultra low cost carriers”*), hvorfor jeg undrer mig over, at den danske regering har fået mandat til at stemme for forslaget i EU. Ultimativt, er forslaget hverken til gavn for de danske luftfartsselskaber eller de danske passagerer.

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 disse "ultra low cost carriers", som bl.a. presser deres luftfartøjer til det maksimale med 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. Op til 25 % af aflysningerne skyldes personalemangel eller personalerelaterede problemer, 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.

Ifølge analysebureauet Lennoc 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, 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 flykompensation fungerer imidlertid 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 til gavn for flysikkerheden.

I øvrigt vækker processen også forundring.

Den nuværende Flyforordning har været gældende siden 2005, 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 uden om EP, forekommer i bedste fald ejendommeligt.

Nedenfor og vedhæftet findes min henvendelse af 23. ds. til Transportministeren.

I min egenskab af højtspecialiseret advokat har jeg repræsenteret mere end 125.000 flypassagerer ved domstolene i Danmark, Sverige og Tyskland, og jeg har stor erfaring med Flyforordning 261/2004. Ud over de ca. 50.000 retssager ved byretterne, har jeg også ført alle sagerne omkring Flyforordningen i Højesteret.

Måtte I have brug for input eller svar på noget, står jeg naturligvis til rådighed – også telefonisk (22102203). Kildehenvisninger er indsat i vedhæftede brev.

God dag.

Med venlig hilsen

Yours sincerely

Eva Persson

Advokat (H)



Please be informed that we are no longer operating under the name Concilio & Co advokatfirma. The name change to PERSSON came into effect on 4th of March 2024. The company continues to operate under VAT (CVR) no. 42760072 and the address remains the same.

This message (including any attachments) contains information intended for the use of the individual(s) or entity(-ies) to whom it is addressed only and may contain personal and/or confidential information. If you are not the intended recipient, you should delete this message and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message, or the taking of any action based on it, is strictly prohibited.