KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.12.2001
KOM(2001) 784 endelig

2001/0305 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Indledning

1. Liberalisering af lufttransporten har givet passagererne mange fordele. Der er nu konkurrence på mange ruter, de reelle priser er faldet og efterspørgslen er i hurtig vækst. Dette er dog kun en del af billedet. Trods disse fremskridt lever flyrejser ikke op til kundernes forventninger og alt for ofte har de god grund til at være utilfredse. Boardingafvisning og aflysning af fly af kommercielle grunde giver anledning til stor ærgelse, ikke blot fordi dette forårsager betydelig forsinkelse og ødelægger rejseplaner, men også fordi dette repræsenterer transportørens manglende overholdelse af sin forpligtelse til at transportere passagerer med rimelig hurtighed (selv under beskyttelse af kontrakt). Lange forsinkelser er et andet problem. Selv om luftfartsselskaber og rejsebureauer ofte ikke har ansvaret for forsinkelser, skal de ikke have lov til at efterlade passagerer, som de har ansvaret for, strandet i lufthavne i timevis uden at de kan ændre deres reservation eller aflyse deres fly, hvis arrangementerne ikke længere tjener noget formål.

2. I maj 2001 fremlagde sammenslutningen af europæiske luftfartsselskaber frivillige tilsagn vedrørende bedre servicekvalitet og henstillede, at deres medlemmer vedtog disse, og størstedelen forventes at gøre dette. Dette er et virkeligt skridt fremad, og med fuld gennemførelse hæves niveauet for den service, passagererne modtager. De fastsætter bl.a. bistand til passagerer, der forsinkes i lufthavne og på fly, men omfatter ikke kompensation og bistand til passagerer, som nægtes boarding, eller hvis fly annulleres. Der er behov for lovgivning til at beskytte sådanne passagerer, og Kommissionen erklærede i sin meddelelse om beskyttelse af luftfartspassagerer i Den Europæiske Union[1], at den havde til hensigt at tilbagetrække sit forslag af 1998 om ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning[2], som også dækker aflysninger, for at erstatte den med et stærkere forslag. Den meddelte også, at den agtede af foreslå lovgivning, der gør det muligt for forsinkede passagerer at aflyse deres rejse eller fortsætte den under tilfredsstillende forhold. Disse er formålene med nærværende forslag.

Den aktuelle situation

3. Fællesskabet erkendte for 10 år siden, at der var behov for fælles bestemmelser om kompensation og bistand til passagerer, der afvises, da det vedtog forordning (EØF) nr. 295/91. Denne forordning giver passagererne ret til økonomisk kompensation, til at vælge mellem et alternativt fly så hurtigt som muligt, omlægning af flyvningen eller refusion af billetten (dette er vigtigt, hvis en rejse ikke længere har noget formål på grund af forsinkelse) og til bistand med henblik på at gøre det mindre ubehageligt at vente på et senere fly. Kommissionen konkluderede i 1998, at det var nødvendigt at foretage en udvidelse og tydeliggørelse heraf og foreslog en ændring af

---

1 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet. Beskyttelse af luftfartspassagerer i Den Europæiske Union. KOM(2000) 365 endelig udg., 21.6.2000

2 Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4.2.1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning, EFT L 36 af 8.2.1991, s. 5.

forordningen[3]. Desværre vedtog Rådet ikke dette forslag på grund af uenighed vedrørende forordningens anvendelse på Gibraltar lufthavn.

4. Forslaget - som ændret efter Parlamentets udtalelse[4] - ville have udvidet forordningens anvendelsesområde betydeligt. Det ville bl.a. blive udvidet til at omfatte charterfly, flyvninger fra ikke-EF lande til EF-lufthavne, aflysning af anden grund end sikkerhedsgrunde og papirløse billetformer; endvidere omfattede den bedre oplysning til passagererne om deres rettigheder.

5. Kommissionen mener, at forordning (EØF) nr. 295/91 selv i ændret form stadig ikke beskytter passagererne tilstrækkeligt, når de står over for boardingafvisning eller aflysning. Den oprindelige forordning og ændringen heraf forpligter luftfartsselskaber og rejsearrangører (begge benævnes herefter operatører) til at kompensere og bistå passagererne. De får dog ikke luftfartsselskaberne til at afstå fra overdreven afvisning eller aflysning eller tilskynder til at afbalancere de kommercielle fordele mod omkostningerne for passagererne. Alt for mange passagerer kommer derfor til også i fremtiden til at lide under disse former for praksis.

6. En anden ulempe ved disse forordninger, er at de fastsætter faste kompensationsbeløb. De overser herved, at de enkelte passagerer tillægger ulejlighed og tab af tid forskellig værdi. Nogle er villige til at opgive deres pladser, hvis de modtager en beskeden kompensation, som dog er tilfredsstillende for dem. Andre, forretningsrejsende f.eks., sætter en højere værdi på deres tid, og insisterer således på, at deres reservationer overholdes trods generøse kompensationstilbud. Endelig skaber forordningerne ingen rettigheder for passagerer, der lider under lange forsinkelser, så de kan annullere deres billetter eller tage alternative fly. Årsagerne er ganske vist forskellige, men passagererne lider under problemer og tidsspilde både under forsinkelser, og ved boardingafvisning eller stranding på grund af aflysning. Kommissionen mener derfor, det er nødvendigt at fremsende et andet forslag, som beskytter passagererne bedre (resumeret til sidst i denne begrundelse), på grundlag af følgende analyse.

Grunde til boardingafvisning

7. Afvisning af passagerer ligger på et for højt niveau, men denne praksis er umulig at eliminere. Der er to grunde hertil. For det første kan der være tale om overførsel af passagerer til et senere fly, idet disse passagerer ikke kunne tage de fly, de oprindelig havde reservationer på, på grund af driftsmæssige problemer, f.eks. sen ankomst eller aflysning af flyforbindelser eller erstatning af større fly med mekaniske problemer med mindre fly. De passagerer, der overføres, skaber et uventet behov for pladser, sommetider i en sådan grad, at passagerer på det senere fly afvises. Halvdelen af afvisningerne har driftsmæssige årsager.

---

3 Forslag til Rådet forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning til kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning. KOM(1998) 41 endelig af 30.1.1998.

4 Ændret forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning til kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning. KOM(1998)580 endelig, 19.10.1998.

8. For det andet findes en praksis der kaldes "no-show", dvs., at passagerer ikke kommer, selv om de har en bekræftet reservation. Ufrivillige no-shows skyldes førnævnte driftsmæssige problemer: passagererne kan simpelthen ikke tage de fly de har reserveret. Bevidst no-show skyldes nogle af de aktuelle markedsføringsmetoder, som adskiller pladsreservation fra billetsalg. Dette gør det muligt for passagerer med fleksible billetter, der kan refunderes, (og som er dyre) at bruge dem til et andet fly eller at få refusion, hvis billetten ikke bruges. Det gør det også muligt for nogle sælgere at spekulere i reservation af pladser med henblik på fremtidigt salg til kunder uden at betale. Disse sælgere undlader så at annullere ubrugte reservationer, eller de gør det for sent.

9. Operatører anslår derfor det sandsynlige antal no-shows på et fly. De accepterer derefter reservationer op til flyets kapacitet plus det anslåede antal no-shows, dvs. de overbooker. Uventede begivenheder kan dog forstyrre deres sandsynlighedsberegninger, eller de sigter på en meget høj og indbringende besætningsfaktor, så fejlmargin reduceres. Derefter må de afvise passagerer. I henhold til de oplysninger, Kommissionen ligger inde med, led 250 000 passagerer i 1999 under denne behandling fra de største EF-luftfartsselskaber (ruteflyvning) eller 1,1 pr. 1000.

10. Hvis operatører ikke kan overbooke, står de med tomme pladser, der kunne være solgt til andre passagerer. Deres indtægt og overskud falder så, og de reagerer på dette ved at hæve priserne. Dette er ikke til fordel for nogen. Operatører har behov for driftsmæssig fleksibilitet for at kunne imødegå uventede forhold, men der er ikke noget der hindrer, at de kan sigte på alt for høje besætningsfaktorer, og de tilskyndes ikke tilstrækkelig til at foretage en omhyggelig afbalancering af overbookning mod no-shows.

Opfordring til frivillig afgivelse af reservation

11. Kommissionen foreslår nu en anden fremgangsmåde, hvad angår boardingafvisning, som bygger på at opfordre passagerer til frivilligt at opgive deres reservationer og kompensation af en af reservation afskrækkende størrelsesorden til passagerer som ufrivilligt afvises. Et system med frivillig afgivelse ville være en stor fordel, da det medfører en fleksibilitet, der i høj grad er påkrævet. Når operatører forventer at skulle afvise passagerer, skal de være forpligtet til først at opfordre passagerer til frivilligt at opgive deres pladser mod en form for gode (i form af penge eller andre fordele). Operatøren og potentielle frivillige forhandler så og bliver enige om betingelserne for handelen; disse betingelser afspejler den værdi, den enkelte passager tillægger ulejligheden og tab af tid.

12. En frivillig tvinges ikke til at opgive sin plads på flyet, men gør det kun efter aftale. De passagerer, der accepterer denne byttehandel, afvises derfor ikke, men handler af egen fri vilje. I De Forenede Stater er et system med frivillige obligatorisk og giver gode resultater. Antallet af passagerer, der blev ufrivilligt afvist i 2000 beløb sig til ca. 18 000, dvs. 0,1 pr. 1000; antallet af frivillige nåede op på ca. 330 000, ca. 20 gange antallet af afviste passagerer (kun større luftfartsselskaber).

13. Hvis, og kun hvis, der ikke er et tilstrækkeligt antal frivillige, skal operatører have lov til at afvise passagerer. De skal så kompensere disse passagerer med et fast beløb, som er stort nok til både at godtgøre de forårsagede forsinkelser og problemer og at afholde operatørerne fra at overbooke i en sådan grad, at de regelmæssigt nægter

boarding. For at opnå dette bør kompensationen være af en sådan størrelsesorden, at operatører ikke tjener på, men taber ved denne praksis.

Kompensationsbeløb

14. Kommissionen har i sit forslag forsøgt at fastsætte beløb, der kompenserer passagerne og afholder operatørerne fra overdreven overbookning, men har måttet bygge på almindelige oplysninger om billetpriser og den meget begrænsede oplysning, luftfartsselskaberne har været villige til at give om indtægter på grund af overbookning. Sidste år var det vægtede gennemsnit af en business class billet på ruter indenfor Europas grænser 310 €, idet de fleste lå mellem 150 og 600 €. Omkostningerne ved at transportere passagerer, som er overbookede, men ikke nægtet boarding anses for at være marginal, da operatører har næsten alle omkostningerne, faste og variable ved transport af de andre passagerer; det er derfor berettiget at forbinde kompensation med billetpriser. For at afholde operatører fra at nægte alle passagerer boarding, uafhængigt af klasse, foreslår Kommissionen at fastsætte det faste kompensationsbeløb til det dobbelte af de fleste business class billetpriser, dvs. 750 € for flyvninger på under 3 500 km. Da der er forskel i billetpriser for flyvninger inden for Europas grænser og interkontinentale flyvninger, foreslår den 1 500 € for flyvninger på 3 500 km eller derover.

15. Et sådant niveau skulle ikke kunne afholde luftfartsselskaberne fra at overbooke simpelthen for at fylde pladser op, som ellers ville have været tomme, hvilket nedsætter indtægterne og hæver priserne. Kommissionens forslag bygger på, at frivillige opfordres til at melde sig; kun hvis for få passagerer melder sig, nægter operatøren boarding og betaler det faste kompensationsbeløb. I De Forenede Stater er forholdet af frivillige til de passagerer, som rent faktisk hindres i at flyve, næsten 20 til 1, og her er der tale om et lavt fast kompensationsbeløb. Operatørerne kommer til at betale det faste beløb sjældent, så længe de ikke overbooker overdrevent og er effektive, når det drejer sig om at finde frivillige.

16. Det kan dog tænkes, at eventuelle frivillige regelmæssigt forlanger det nye faste beløb, så frivillighedssystemet ikke fungerer. Hvis de insisterer på det faste beløb, risikerer de dog, at andre passagerer er villige til at acceptere et lavere tilbud i så stort antal, at overbookningen elimineres. I så tilfælde får de ingen kompensation, men rejser som sædvanligt. Endelig må det grundlæggende mål med Kommissionens forslag ikke overses. Nægtet boarding bliver undtagelsen og ikke systematisk. Det er, ikke at godkende denne praksis generelt, mens passagererne får noget ud af det.

Andre rettigheder

17. Hvis passagerer stadig nægtes boarding skal de have ret til at fortsætte deres rejse så hurtigt som muligt med omlægning af ruten under betingelser, der svarer til betingelserne for deres oprindelige flyvning. Som et alternativ skal de kunne annullere deres rejse og få refunderet deres billetter, hvis de beslutter, at det ikke længere kan betale sig at foretage rejsen. Kommissionen mener, at sådanne rettigheder skal være godt omfattet af loven og foreslår derfor at styrke den relevante artikel i forordningen af 1991: navnlig får passagerer ret til en returrejse ud over refusion af billetten (hvis de vælger dette i stedet for et alternativt fly så hurtigt som muligt). Frivillige har de samme rettigheder, da de står overfor de samme rejsevanskeligheder. Kommissionen foreslår også, at de passagerer, der nægtes

boarding, stadig har ret til omsorg, mens de afventer et senere fly, i form af måltider, forfriskninger og hotel, alt efter tilfældet.

18. Disse rettigheder ledsages af passagernes forpligtelse til at opføre sig korrekt og undgå generende opførsel under flyvningen. Dette betyder, at operatører skal have lov til at nægte at transportere passagerer, hvis opførsel kan udgøre en trussel for andre passagerers sikkerhed eller komfort. Det er vigtigt, at etablere denne ret, og at definere de forhold, under hvilke operatører kan nægte at transportere passagerer med gyldige billetter og bekræftede reservationer i deres interesse og i passagerernes interesse som helhed. Det er mere effektivt at gøre dette på fællesskabsniveau, så passagererne står overfor de samme forpligtelser til at opføre sig korrekt - og ved dette - så operatørerne skal overholde de samme bestemmelser i hele det indre marked. Når Kommissionen forbereder forslag til lovgivning om minimumskrav til luftfartsselskabernes kontrakter, vil den omhyggeligt overveje, hvorledes man bedst kan etablere disse rettigheder og forpligtelser.

Nyt forslag

19. Kommissionen har besluttet at trække sit 1998-forslag tilbage for at kunne forelægge denne nye fremgangsmåde. Det nye forslag indeholder dog alle de innovationer, der blev foretaget i 1998-teksten og de ændringsforslag, der blev foreslået af Europa-Parlamentet. Det drejer sig bl.a. om udvidelse af forordningens anvendelsesområde til charterfly, inklusive charterfly forbundet med pakketure, papirløse billetter og informationskravene. Den væsentlige forskel er forordningens anvendelse på flyvninger, der foretages af EF-luftfartsselskaber fra tredjelande til lufthavne i medlemsstaterne. 1998-forslaget ville have inkluderet alle disse flyvninger. Operatørerne var således underkastet to regelsæt, dvs. Fællesskabets regelsæt og tredjelandes regelsæt. Dette ville have sat dem i en umulig situation, og nogle lande mener, at dette er en ekstraterritorial anvendelse af EF-lov på en uacceptabel måde. Kommissionen foreslår derfor, at forordningen kun skal omfatte flyvninger fra tredjelande til lufthavne i medlemsstaterne, når passagererne ikke nyder godt af kompensation og bistand i tredjelandet.

Aflysning af flyvninger

20. Operatørens aflysning betyder også, at operatøren nægter at levere den tjenesteydelse, vedkommende har indgået kontrakt om, undtagen under usædvanlige omstændigheder, som ikke falder ind under vedkommendes ansvar, f.eks. politisk ustabilitet, alvorlige vejrforhold, utilstrækkelig sikkerhed og uventede sikkerhedssvigt. Aflysninger under almindelige omstændigheder af kommercielle årsager forårsager uacceptable problemer og forsinkelser for passagererne, særlig når de ikke advares forud.

21. Kommissionen foreslår derfor at bevare et vigtigt træk ved 1998-forslaget, som ændret efter Parlamentets udtalelse: udvidelse af bestemmelserne om kompensation, om refusion eller omlægning af flyvningen og om bistand i lufthavnen til at omfatte passagerer, hvis fly er blevet aflyst. Der gøres naturligvis en undtagelse for aflysninger, som bevisligt ligger uden for operatørens ansvarsområde. Kan dette gøre det muligt for luftfartsselskabet at bruge sikkerhed som en undskyldning for at aflyse flyvninger, når det i virkeligheden gøres af kommercielle grunde? I henhold til luftfartscertifikatet (air operator's certificate) skal luftfartsselskabet føre optegnelser

over sådanne hændelser, som kan inspiceres af myndighederne. Dette muliggør effektiv kontrol og skulle føre til minimalt misbrug.

22. En del af ulejligheden og problemerne ved en aflysning der ligger nær afgangsdatoen er, at passagererne ofte ikke advares forud og således ikke kan ændre deres rejseplaner. Det ændrede forslag fra 1998 behandler ikke dette problem. Kommissionen foreslår nu at gøre dette ved at kræve, at operatørerne gør alt, hvad de kan, for at kontakte passagererne før den planlagte afgangstid - og at give dem et incitament til, at dette lykkes. Incitamentet er muligheden for at opfordre frivillige til at afgive deres reservation til gengæld for fordele på samme måde som ved nægtet boarding. Fordelene for passagererne er ikke blot de goder, de forhandler sig frem til, men også advarsel forud og frihed til at arrangere sig anderledes, hvis de ønsker det. Nogle passagerer er det selvfølgelig ikke muligt at finde, andre afslår sandsynligvis luftfartsselskabets tilbud om fordele til gengæld for at opgive reservationerne. Hvis sådanne passagerer melder sig til indcheckning, har de samme rettigheder til kompensation, til refusion af deres billetter eller omlægning af ruten og til omsorg, mens de afventer et senere fly, som de passagerer der nægtes boarding. Dette forslag indfører en vis fleksibilitet, som er til gavn for både operatører og passagerer, samtidig med at passagerernes grundlæggende interesser beskyttes.

Lange forsinkelser

23. Selv om passagererne lider under samme form for besvær og frustration på grund af forsinkelser som ved afvisning og aflysning, er der dog en forskel, idet operatøren har ansvaret for afvisning og aflysninger, medmindre det skyldes grunde, der falder uden for vedkommendes ansvarsområde, men ikke altid for forsinkelser. Andre almindelige årsager er lufttrafikstyring eller begrænset lufthavnskapacitet. Kommissionen mener, som det fremgår af dens meddelelse om beskyttelse af luftfartspassagerer, at operatørerne under de nuværende forhold ikke skal være forpligtede til at give kompensation til forsinkede passagerer.

24. Det er dog uacceptabelt, hvis operatører lader passagerne være strandede i mange timer, når de har påtaget sig at transportere dem med rimelig hurtighed. Passagerer bør gives valget mellem et alternativt fly hurtigst muligt eller refusion af billetterne, hvis de mener, at rejsen ikke længere har noget formål (som ved afvisning eller aflysning). Kommissionen foreslår derfor at udvide disse bestemmelser til at omfatte passagerer, der står overfor alvorlige forsinkelser. Den størrelsesorden, der udløser dette, er forbundet med flyvningens distance, da en given forsinkelse forårsager flere problemer og ærgelse, hvis flyvningen er kort, end hvis den er lang.

25. Bistand til passagerer der er forsinket i lufthavne eller om bord på fly er en anden sag. Kommissionen mener, at operatørerne selv kan afgøre, hvordan de behandler forsinkede passagerer (f.eks. forfriskninger, måltider eller hotel) så længe passagererne ikke er udsat for ubehag eller for megen ulejlighed. Det er i øvrigt opmuntrende, at mange, men ikke alle luftfartsselskaber, har til hensigt at inkludere bistand til forsinkede passagerer i deres frivillige tilsagn. Kommissionen har til hensigt af følge gennemførelsen af disse tilsagn nøje, men kun hvis resultaterne er utilfredsstillende, har den til hensigt at overveje lovgivning. Passagerer med nedsat mobilitet, uledsagede børn og andre personer med særlige behov kan ikke i samme grad klare sig selv, så forordningen bør forpligte luftfartsselskaberne til at drage omsorg for dem.

Håndhævelse

26. Klager viser, at passagererne ikke altid kompenseres i henhold til den eksisterende lovgivning, så det er vigtigt at fastsætte foranstaltninger, der sikrer fuld overholdelse af en ny forordning lige fra begyndelsen. Kommissionen inkluderer derfor en artikel, der kræver, at medlemsstaterne fastsætter sanktioner, der er effektive, står i forhold til forseelsen og er afskrækkende, samt udpeger de organer, der har ansvaret for at håndhæve forordningen. Disse organer skal også undersøge klager fra passagerer og sikre, at deres rettigheder overholdes, når der konstateres overtrædelser. De foreslåede ordninger gør det muligt for en passager at klage over en eventuel overtrædelse, til organet i den medlemsstat, hvor han/hun er bosat, ligegyldigt hvor overtrædelsen fandt sted. Om nødvendigt giver dette organ klagen videre til det kompetente organ, som derefter handler. Denne ordning løser sprogproblemer og andre problemer, der afholder passagererne fra at klage i andre lande end deres eget.

Opfølgning

27. Denne forordning skulle i høj grad komme passagererne til gode ved bl.a. at nedskære afvisning og aflysning. Kommissionen her til hensigt omhyggeligt at følge, hvorledes lovgivningen fungerer, og hvorledes den gavner passagererne, inklusive nedskæring af afvisning og aflysning. Senest fem år efter forordningens ikrafttræden udsender Kommissionen en rapport og foreslår yderligere foranstaltninger, hvis de positive følger af forordningen ikke er overbevisende.

Subsidiaritet og proportionalitet

28. Fællesskabet har skabt et fælles marked inden for lufttransport, hvor luftfartsselskaber konkurrerer i henhold til ensartede bestemmelser. Disse bestemmelser vedrører ikke blot markedsadgang og sikkerhed, men fremmer også beskyttelse af passagerernes rettigheder; dette mål er endog af voksende vigtighed. Uden harmonisering må operatørerne arbejde under forskellige ordninger, hvilket sætter omkostningerne i vejret og hindrer konkurrence. Passagererne må finde sig i mange forskellige bestemmelser og finder det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder. Det kan endvidere forekomme, at flere ordninger gælder for flyvninger mellem medlemsstaterne, hvilket skaber retlig usikkerhed til skade for både passagerer og operatører. Af denne grund kan nationale bestemmelser, selv om de måske giver passagererne et højt beskyttelsesniveau, ikke nå de afgørende fællesskabsmål og kan endda hindre opnåelse heraf.

29. Fællesskabet har længe været klar over behovet for harmoniserede bestemmelser om beskyttelse af luftfartspassagerer og har vedtaget lovgivning om kompensation for afvisning ved overbookning[5] og luftfartsselskabers erstatningsansvar ved ulykker[6]. Fællesskabet har under artikel 100a vedtaget lovgivning om pakkerejser, som skal give forbrugerne både et højt beskyttelsesniveau og skabe fælles bestemmelser[7]. Den foreslåede forordning er derfor den seneste i en serie, som vedrører områder, hvor

---

5 Rådets forordning (EØF) nr. 295/91, se tidligere.

6 Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1.

7 Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure. EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

Fællesskabet har enekompetence. Fællesskabet har ikke andre midler end lovgivning til at skabe rettigheder for luftfartspassagerer.

30. Både operatører og passagerer nyder godt af præcise og fuldstændige bestemmelser. Lufttransport er både en international og homogen tjenesteydelse, så udsving mellem ordningerne kan skabe betydelige vanskeligheder. Beslutninger om passagerernes rettigheder i tilfælde af boardingafvisning eller aflysning er ofte blevet truffet for hurtigt, hvilket understreger værdien af præcise bestemmelser på fællesskabsniveau. En forordning er således et bedre redskab end et direktiv, som man allerede har kunnet konstatere med andre foranstaltninger til at beskytte luftfartspassagerers rettigheder. Dens bestemmelser står i forhold til målet og er hensigtsmæssige for de situationer, hvori de skal anvendes.

RESUMÉ

RUTEFLYVNING		
	Eksisterende forordning	**Forslag til forordning**
Boarding-afvisning	Passageren har følgende tre rettigheder: • økonomisk kompensation (mellem 75 og 300€) • valg mellem alternativt fly og refusion af billet • omsorg i ventetiden: forfriskninger, måltider, hoteller	1) Luftfartsselskaberne forpligtes til at opfordre passagerer til frivilligt at afgive deres reservation mod aftalte fordele (og også at give valget mellem et alternativt fly og refusion af billetten). 2) Hvis passageren stadig afvises har han/hun disse tre rettigheder: • større økonomisk kompensation (mellem 375 og 1 500 €) • valg mellem alternativt fly og refusion af billet • omsorg i ventetiden: forfriskninger, måltider, hoteller
Aflysning **(hvis operatørens ansvar)**	Dækkes ikke	1) Operatørerne har pligt til at kontakte passagererne og opfordre disse til frivilligt at opgive deres reservationer. 2) En passager, der ikke frivilligt afgiver sin reservation har følgende tre rettigheder: • økonomisk kompensation som ved afvisning (mellem 375 og 1 500€) • valg mellem alternativt fly og refusion af billet • omsorg i ventetiden: forfriskninger, måltider, hoteller
Lang forsinkelse	Dækkes ikke	1)Passageren har ret til at vælge mellem et alternativt fly og refusion af billetten 2) Passagerer med særlige behov og mennesker med nedsat mobilitet har ret til minimumsomsorg i ventetiden: forfriskninger, måltider, hoteller
CHARTERFLYVNING		
	Eksisterende forordning	**Forslag til forordning**
Boarding-afvisning	Dækkes ikke	Som ved rutefly
Aflysning	Dækkes ikke	Som ved rutefly
Lang forsinkelse	Dækkes ikke	Som ved rutefly

KOMMENTARER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

Artikel 1: forordningens grundformål.

Artikel 2: definition af de udtryk, der anvendes i forordningen.

Artikel 3: definition af de betingelser, hvorunder forordningen gælder eller ikke gælder for passagerer. Her tydeliggøres også anvendelsen for både luftfartsselskaber og rejsearrangører og fælles rutenummer behandles.

Artikel 4 fastsætter, af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør skal fastlægge de bestemmelser, vedkommende anvender ved boardingafvisning og bekendtgøre disse bestemmelser.

Artikel 5 beskriver, hvad et luftfartsselskab eller en rejsearrangør skal gøre, når boardingafvisning er sandsynlig, og i hvilken rækkefølge, således at der først er forpligtelse til at opfordre frivillige til at melde sig og derefter kun at afvise boarding, hvis ikke et tilstrækkeligt antal melder sig. Den fastsætter den afviste passagers ret til kompensation i henhold til artikel **7** og til bistand i henhold til artikel 8 og 9 samt en frivilligs ret til bistand i henhold til artikel 8.

Artikel 6 beskytter handicappede og andre passagerer med særlige behov mod boardingafvisning.

Artikel 7, fastlæggelser størrelsesordenen af afskrækkende kompensation, der betales til en passager, og som er afhængig af flyvningens længde.

Artikel 8, fastsætter, at passageren skal have ret til at vælge mellem et alternativt fly så hurtigt som muligt for at kunne fortsætte rejsen under tilfredsstillende forhold og refusion af billetten, hvis rejsen ikke længere har noget formål.

Artikel 9, den bistand passagerne bør have med henblik på at mindske ulemperne ved at vente på et senere fly.

Artikel 10 fastsætter, at et luftfartsselskab eller rejsearrangør, der aflyser en flyvning undtagen når dette skyldes grunde, der ikke falder under deres ansvar, skal gøre alt, hvad de kan, for at informere passagererne og opfordre frivillige til at afgive deres reservationer. Det fastsætter også de passagerer, som ikke melder sig frivilligt, ret til kompensation i henhold til artikel 7 og til bistand i henhold til artikel 8 og 9.

Artikel 11 fastsætter retten for passagerer, der udsættes for lange forsinkelser, til bistand i henhold til artikel **8**. Passagerer med særlige behov har også ret til bistand, som fastsat i artikel **9**.

Artikel 12 tydeliggør, at forordningen ikke påvirker passagerernes ret til yderligere kompensation.

Artikel 13 tydeliggør, at forordningen ikke begrænser luftfartsselskabets eller rejsearrangørens ret til at kræve kompensation fra tredjepart, når de skal opfylde forpligtelser i henhold til forordningen.

Artikel 14: forpligtelse til at informere passagererne om deres rettigheder både ved indcheckning og ved boardingafvisning, aflysning eller en lang forsinkelse.

Artikel 15 hindrer, at de rettigheder der skabes ved forordningen begrænses eller ophæves ved hjælp af kontrakter.

Artikel 16 fastsætter, at medlemsstaterne fastsætter effektive sanktioner for overtrædelse af forordningen.

Artikel 17 fastsætter, at medlemsstaterne skal udpege organer, der har ansvaret for håndhævelse af forordningen.

Artikel 18 vedrører medlemsstaternes ret til at klage til et organ, der udpeges af en medlemsstat, og behandling af klager tværs over grænserne.

Artikel 19 kræver, at Kommissionen aflægger rapport om forordningens virkninger og foreslå yderligere foranstaltninger om nødvendigt.

Artikel 20 ophæver forordning (EØF) nr. 295/91.

Artikel 21 fastsætter datoen for forordningens ikrafttrædelse.

2001/0305 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk.2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[8],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[9],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[10],

i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251[11], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, men bør endvidere fuldt ud tage hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og besvær for passagererne.

(3) Fællesskabet bør fastsætte fælles minimumsbeskyttelseskrav med henblik på både at styrke passagerernes rettigheder og at sikre, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.

(4) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning[12] skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er det antal passagerer, der afvises stadig af en uacceptabel størrelsesorden; dette kan bedst nedskæres ved både at kræve, at luftfartsselskaberne opfordrer passagerer til frivilligt at afgive deres reservation mod en form for godtgørelse, og ved at afholde luftfartsselskaberne fra at afvise passagerer

---

8 EFT C … af …, s. …
9 EFT C … af …, s. …
10 EFT C … af …, s. …
11 EFT C … af …, s. …
12 EFT L 36 af 8.2.1991, s. 5.

mod deres vilje ved hjælp af et krav om at betale kompensation af en størrelsesorden der er afskrækkende.

(5) Passagerer, som nægtes boarding mod deres vilje skal kunne annullere deres rejse med refusion af billetten eller fortsætte den under tilfredsstillende forhold, og der skal sørges tilstrækkeligt for dem, mens de venter på et senere fly.

(6) Frivillige skal også kunne aflyse deres rejser eller fortsætte dem under tilfredsstillende forhold, da de står overfor lignende rejsevanskeligheder, som passagerer, der nægtes boarding.

(7) Problemer og ulejlighed for passagererne på grund af aflysning bør også nedsættes, undtagen når aflysning forekommer under usædvanlige omstændigheder, som ikke er luftfartsselskabets eller dets kontraherende agents ansvar. Dette kan bedst opnås ved at kræve, at luftfartsselskaberne skal kontakte passagererne før den planlagte afgangstid og nå til enighed med dem om de betingelser, hvorunder passagererne er villige til frivilligt at opgive deres reservationer.

(8) Passagerer fra aflyste fly, som ikke ønsker at opgive deres reservationer, skal enten kunne få refunderet deres billet eller kunne fortsætte deres rejse under tilfredsstillende forhold, og der skal sørges tilstrækkeligt for dem, hvis de venter på et senere fly.

(9) På lignende måde bør passagerer kunne aflyse deres rejse eller fortsætte under tilfredsstillende forhold, hvis deres fly er forsinket i et specificeret tidsrum.

(10) Da der ikke længere skelnes skarpt mellem ruteflyvning og charterflyvning, gælder beskyttelse både for passagerer på ruteflyvning og på charterflyvning inklusive flyvning, der indgår i pakkerejser, feriepakker og andre pakketure.

(11) Da rejsearrangører almindeligvis har ansvaret for kommercielle beslutninger vedrørende pakkerejser, ferier og ture, bør de have ansvaret for kompensation og bistand til passagerer, der tager fly i forbindelse med pakkerejser, feriepakker og andre pakketure, ved boardingafvisning, aflysning eller lang forsinkelse.

(12) Da papirløse billetter er ved at blive almindelige, bør denne forordning dække alle former for billettering for at sikre omfattende passagerbeskyttelse.

(13) Passagerer bør informeres om alle deres rettigheder ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, så de er i stand til reelt at udøve deres rettigheder.

(14) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner, der gælder for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, og sikre at de gennemføres. Disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og være afskrækkende.

(15) Forordning (EØF) nr. 295/91 bør derfor ophæves -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1
Formål

Denne forordning fastsætter minimumsrettigheder for luftfartspassagerer ved:

a) boardingafvisning

b) flyaflysning, undtagen når dette skyldes omstændigheder, der ikke er luftfartsselskabets eller dets agents ansvar

c) flyet er forsinket et bestemt tidsrum.

Artikel 2
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) "luftfartsselskab": et lufttransportselskab med en gyldig licens;

b) "EF-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92[13];

c) "rejsearrangør": en rejsearrangør eller formidler som anført i artikel 2, stk. 2 og 3 i Rådets direktiv 90/314/EØF[14], dog ikke luftfartsselskaber;

d) "pakkerejse": de tjenesteydelser, der defineres i artikel 2, stk. 1, i Rådets direktiv 90/314/EØF;

e) “billet": et gyldigt dokument, der giver ret til transport eller det tilsvarende i papirløs form, inklusive elektronisk form, som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dettes autoriserede agent;

f) “bekræftet reservation": passageren har en billet eller et andet bevis, hvoraf fremgår, at reservationen er blevet registreret og bekræftet af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren;

g) "fælles rutenummer": en situation, hvori en passager har en kontrakt med og bekræftet reservation hos et luftfartsselskab (det sælgende luftfartsselskab), men transporteres af et andet (det transporterende luftfartsselskab);

h) “endeligt bestemmelsessted": det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken eller, ved flere på hinanden følgende flyvninger, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning.

---

13 EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.
14 EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.

Artikel 3

1. Denne forordning gælder for passagerer ved afrejse fra en lufthavn, der er beliggende på territoriet i en medlemsstat, for hvilken traktaten gælder, og for passagerer, der har en kontrakt med et EF-luftfartsselskab eller med en rejsearrangør om en pakkerejse, der er udbudt til salg i Fællesskabets territorium, og afrejser fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland til en lufthavn, der er beliggende på territoriet i en medlemsstat, for hvilken traktaten gælder, medmindre vedkommende nyder godt af tilsvarende kompensation og bistand i det pågældende tredjeland, når vedkommende:

   (a) har en bekræftet reservation på et fly og er til stede med henblik på indcheckning, enten som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau, eller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt, senest 30 minutter før den offentliggjorte afgangstid, eller

   (b) af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør er blevet overført fra det fly, på hvilket vedkommende har en bekræftet reservation, til et andet fly, uafhængigt af grunden.

2. Forordningen gælder ikke for en passager, der rejser gratis eller til en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden. Passagerer med billetter, der er udstedt i henhold til et luftfartsselskabs eller rejsearrangørs bonusprogram eller et andet kommercielt program er dog omfattet af denne forordning.

3. Denne forordning gælder for et luftfartsselskab eller en rejsearrangør, med hvilken en passager, som omtalt i stk. 1 og i stk. 2, andet afsnit, har en kontrakt. Rejsearrangøren eller, i tilfælde af fælles rutenummer, det sælgende luftfartsselskab, skal træffe alle de arrangementer, der er nødvendige for at sikre gennemførelse af bestemmelserne i denne forordning med det transporterende luftfartsselskab.

4. Bestemmelserne i denne forordning påvirker ikke passagerrettigheder i henhold til direktiv 90/314/EØF.

Artikel 4
Bestemmelser, der fastlægges af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren

Luftfartsselskabet eller rejsearrangøren skal i overensstemmelse med denne forordning fastsætte de bestemmelser, der følges, når passagerer afvises, inklusive prioriteter for boarding af passagerer, og bestemmelserne skal stilles til rådighed for offentligheden. Bestemmelserne skal indgå i luftfartsselskabets eller rejsearrangørens kontrakt eller transportbetingelser.

Artikel 5
Forpligtelser over for passagerer ved boardingafvisning

1. Når et luftfartsselskab eller en rejsearrangør regner med at skulle nægte boarding skal luftfartsselskabet eller rejsearrangøren først identificere eventuelle passagerer, der stadig venter på indcheckning til den pågældende flyvning, når der lukkes for indcheckning, og derefter opfordre til, at passagerer frivilligt opgiver deres bekræftede reservation til gengæld for goder, idet betingelserne aftales mellem den pågældende passager og luftfartsselskabet eller rejsearrangøren.

2. Frivillige modtager bistand i overensstemmelse med artikel 8, idet en sådan bistand kommer oveni de i stk. 1 nævnte goder, hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med bekræftede reservationer kan få plads på flyet, kan luftfartsselskabet eller rejsearrangøren afvise passagerer mod disses vilje i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastlagt af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren, som nævnt i artikel 4.

3. Hvis passagerer afvises, skal luftfartsselskabet eller rejseoperatøren øjeblikkeligt kompensere dem i overensstemmelse med artikel 7 og bistå dem i overensstemmelse med artikel 8 og 9.

4. Hvis et luftfartsselskab eller en rejsearrangør placerer en passager i en højere klasse end den, billetten var købt til, kan luftfartsselskabet eller rejsearrangøren ikke forlange supplement eller betaling.

5. Hvis luftfartsselskabet eller rejsearrangøren placerer en passager i en lavere klasse end den, billetten var købt til, skal den refundere prisforskellen mellem passagerens billet og den billigste, offentliggjorte billetpris, der findes for den klasse, hvori passageren placeres for den del af rejsen.

Artikel 6
Boarding af handicappede passagerer og andre passagerer med særlige behov

Et luftfartsselskab eller en rejsearrangør kan ikke afvise en handicappet passager og en ledsager til denne passager eller en passager, hvis mobilitet i øvrigt er nedsat, eller et uledsaget barn.

Artikel 7
Kompensationsret

1. Ved boardingafvisning modtager passageren kompensation som følger:

   (a) 750 € for flyvninger på under 3 500 km

   (b) 1 500 € for flyvninger på 3 500 km eller derover.

   Ved fastsættelse af den relevante distance er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 accepterer omlægning af ruten til vedkommendes endelige bestemmelsessted på et alternativt fly, og hvis ankomsttiden ikke overstiger den planlagte ankomsttid på den oprindeligt reserverede flyvning med to timer for flyvninger på under 3 500 km og med fire timer på flyvninger på 3 500 km eller derover, kan luftfartsselskabet nedsætte den i stk. 1 nævnte kompensation med 50%.

3. Det i stk. 1 nævnte kompensationsbeløb udbetales kontant eller, med passagerens skriftlige billigelse, med bankanvisning, bankcheck, i rejsekuponer og/eller andre tjenesteydelser.

4. De i stk. 1 og 2 nævnte afstande måles efter storcirkelmetoden (ortodromisk rute).

Artikel 8
Ret til bistand

1. Ved boardingafvisnng tilbydes passageren valget mellem:

   (a) refusion af billettens fulde pris under de betingelser, den blev betalt under, for den del eller de dele af rejsen, der ikke blev foretaget og den del eller de dele, der allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan med en returflyvning til vedkommendes første afgangssted så hurtigt som muligt

   (b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted så hurtigt som muligt

   (c) omlægning af ruten under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg.

   Passageren tilbydes også gratis en telefonopringning og/eller telex eller fax og/eller e-mail til vedkommendes endelige bestemmelsessted.

2. I tilfælde, hvor en by eller et byområde betjenes af flere lufthavne, og et luftfartsselskab eller rejsearrangør tilbyder en passager et fly til en alternativ lufthavn end den, reservationen gælder for, betaler luftfartsselskabet eller rejsearrangøren omkostningerne ved at rejse fra den alternativ lufthavn enten til den lufthavn, reservationen blev foretaget til eller til en anden nærliggende destination efter aftale med passageren.

Artikel 9
Ret til omsorg mens senere fly afventes

1. Ved boardingafvisning tilbydes passageren gratis:

   (a) måltider og forfriskninger som står i rimeligt forhold til ventetiden

   (b) hotel, hvis overnatning en eller flere nætter, eller yderligere ophold bliver nødvendigt.

Artikel 10
Aflysning

1. Hvis fly aflyses, gælder følgende bestemmelser, undtagen hvis luftfartsselskabet eller rejseoperatøren kan bevise, at det udelukkende skyldtes usædvanlige omstændigheder, som overstiger luftfartsselskabets eller dets kontraherende agents ansvar.

2. Hvis et luftfartsselskab eller en rejsearrangør før den planlagte afgangstid aflyser eller med rimelighed forventer at aflyse et fly, skal vedkommende gøre alt, hvad vedkommende kan, for at kontakte de pågældende passagerer og nå til enighed med dem om de betingelser, hvorunder de accepterer at afgive deres bekræftede reservationer. Passagererne skal mindst tilbydes valget mellem:

   (a) refusion af billettens fulde pris under de betingelser, den blev betalt under, for den del eller de dele af rejsen, der ikke blev foretaget og den del eller de dele, der allerede er foretaget, hvis rejsen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan med en returflyvning til vedkommendes første afgangssted så hurtigt som muligt

   (b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted så hurtigt som muligt

   (c) omlægning af ruten under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg.

3. De passagerer, som et luftfartsselskab eller en rejsearrangør ikke kan nå frem til en ordning med i henhold til stk. 2, og som er til stede med henblik på indcheckning i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, tilbydes den kompensation og den bistand, der tilbydes ved boardingafvisning, som specificeret i artikel 7, 8 og 9.

Artikel 11
Forsinkelser

1. Når et luftfartsselskab eller en rejsearrangør med rimelighed forventer, at et fly bliver forsinket ud over den planlagte afgang med to timer eller derover for flyvninger under 3 500 km eller fire timer og derover for flyvninger på 3 500 km eller derover tilbydes passagererne den omsorg, der tilbydes ved boardingafvisning, som specificeret i artikel 8.

   Omsorg skal under alle omstændigheder tilbydes senest to timer efter den planlagte afgang på flyvninger på under 3 500 km og senest fire timer efter den planlagte afgang for flyvninger på 3 500 km eller derover.

2. Når et luftfartsselskab eller en rejsearrangør med rimelighed forventer, at et fly forsinkes over to timer eller derover ud over den planlagte afgangstid, skal de straks tilbyde den omsorg, der tilbydes ved boardingafvisning, som specificeret i artikel 9, til en handicappet passager og enhver ledsager, til en passager hvis mobilitet i øvrigt er nedsat, til et uledsaget barn samt enhver anden bistand, som med rimelighed er påkrævet for at imødekomme sådanne passagerers særlige behov.

Artikel 12
Yderligere kompensation

Denne forordning indskrænker på ingen måde en passagers senere henvendelse med henblik på yderligere kompensation til de domstole, der har jurisdiktion.

Artikel 13
Kompensation fra tredjepart

Når et luftfartsselskab eller en rejsearrangør udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabet eller rejseoperatørens ret til at søge kompensation fra tredje part i overensstemmelse med gældende lov.

Artikel 14
Forpligtelse til at informere passagererne om deres rettigheder

1. Den juridiske person, der har ansvaret for indcheckning af passagerer, sikrer, at en klart læselig besked med følgende tekst er opsat i indcheckningsområdet, således at den er umiddelbart synlig for passagererne: "Hvis De nægtes boarding eller hvis Deres fly aflyses eller forsinkes mindst to timer, kan De henvende Dem ved indcheckningsskranken eller boardingudgangen, for at få et eksemplar af bestemmelserne om Deres rettigheder, navnlig vedrørende kompensation og bistand".

2. Et luftfartsselskab eller en rejsearrangør, som nægter boarding eller som aflyser et fly skal give hver enkelt passager, der lider derunder, en skriftlig meddelelse, som indeholder bestemmelserne om kompensation og bistand, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning. De skal også give hver enkelt af de passagerer, der påvirkes af en forsinkelse på mindst to timer, en tilsvarende meddelelse.

Artikel 15
Ansvarsbegrænsning

Forpligtelser overfor passagerer i henhold til denne forordning må ikke begrænses eller ophæves ved bl.a. en undtagelse eller restriktiv klausul i transportkontrakten.

Artikel 16
Sanktioner

Medlemsstaterne fastlægger bestemmelserne om de sanktioner, der gælder for overtrædelser af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og være afskrækkende. Medlemsstaterne meddeler disse bestemmelser til Kommissionen senest den [dato] og meddeler øjeblikkeligt eventuelle senere ændringer dertil.

Artikel 17
Håndhævelse

Medlemsstaterne udpeger det organ, der har ansvaret for håndhævelse af denne forordning og udpegelsen offentliggøres. Organet har ansvaret for håndhævelse af forordningen for lufthavne beliggende på medlemsstatens [for hvilken traktaten gælder?] territorium og flyvninger fra et tredjeland til en lufthavn på dette territorium. Det har bl.a. ansvaret for undersøgelse af klager om overholdelse af denne forordning og for at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at passagerernes rettigheder overholdes.

Artikel 18
Gibraltar

Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn påvirker på ingen måde Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning vedrørende uenigheden om suverænitet over det territorium, hvor lufthavnen er beliggende. Anvendelsen af denne forordnings bestemmelser på Gibraltar lufthavn suspenderes, til ordningerne i den fælles erklæring, som er fremsat af Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges udenrigsministre er bragt i anvendelse. Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer informerer Rådet om denne dato.

Artikel 19
Rapport

Kommissionen aflægger senest den 1. januar 2008 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorledes denne forordning fungerer samt resultaterne heraf, navnlig forekomsten af boardingafvisning og aflysning af flyvninger.

Rapporten ledsages af forslag til retsakter, om nødvendigt.

Artikel 20
Ophævelse

Forordning (EØF) nr. 295/91 ophæves.

Artikel 21
Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

FORSLAGETS BETYDNING FOR VIRKSOMHEDERNE HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER

Forslagets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser for kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser.

Dokumentets referencenummer

Forslaget

Forordningen skal give passagererne ret til økonomisk kompensation, et alternativt fly eller refusion af billetten samt bistand i lufthavnen, når der forekommer boardingafvisning eller aflysning af flyet. Den giver passagerer, der udsættes for lange forsinkelser, ret til et alternativt fly eller refusion. Den gælder for alle luftfartsselskaber, der afgår fra Fællesskabets lufthavne og for EF-luftfartsselskaber, der flyver fra en ikke-fællesskabslufthavn til en fællesskabslufthavn (under nogle omstændigheder). Den erstatter Rådets forordning nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning.

Konsekvenser for virksomhederne

EF-luftfartsselskaber og rejsearrangører og ikke-EF-luftfartsselskaber, der afgår fra lufthavne i Fællesskabet skal overholde den foreslåede forordning og skal derfor ændre deres transportbetingelser.

Lufttransportsektoren karakteriseres af en række store luftfartsselskaber, som transporterer de fleste af passagererne. Der er ikke nogen særlig geografisk koncentration i sektoren.

Omkostningerne forbundet med kompensation og bistand til passagerer, der afvises, i tilgift til efterkommelse af kravene i nærværende forordning, skulle ikke være for store, selv om det er vanskeligt at forudberegne nøjagtigt. Der er ikke mange grunde til at forvente, at passagererne systematisk får kompensationer, der overstiger de nuværende beløb som en betingelse for at melde sig frivilligt. Kompensationsbeløbene til passagerer, der ikke melder sig frivilligt, og afvises, er dog højere end i den eksisterende forordning. Den foreslåede forordnings anvendelsesområde er også større end den eksisterende forordnings: kompensationen udvides til at omfatte aflysning af fly, af grunde, der overstiger luftfartsselskabets eller rejsearrangørens kontrol.

Virkningerne for indtægter og overskud skulle dog ikke kunne blive alvorlige, da stort set en passagerer ud af 1000 nægtes boarding. Betydningen for EF-luftfartsselskabers konkurrenceevne er også ubetydelig, da alle luftfartsselskaber, der flyver fra Fællesskabets lufthavne omfattes, både EF-luftfartsselskaber og luftfartsselskaber fra tredjelande.

Beskæftigelse, investering eller skabelse af nye virksomheder påvirkes ikke nævneværdigt.

Det bør bemærkes, at amerikanske luftfartsselskaber også skal overholde lovgivning om kompensation for boardingafvisning, som bygger på et system med frivillig afgivelse af reservationer, som har vist sig at være effektivt.