COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.8.2003
COM(2003) 496 definitief

2001/0305 (COD)

ADVIES VAN DE COMMISSIE

overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag over de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie en bijstand aan luchtreizigers in geval van instapweigering en bij annulering of langdurige vertraging van vluchten, en intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE
overeenkomstig artikel 250, lid 2 van het EG-verdrag

2001/0305 (COD)

ADVIES VAN DE COMMISSIE

overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag over de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie en bijstand aan luchtreizigers in geval van instapweigering en bij annulering of langdurige vertraging van vluchten, en intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

1. INLEIDING

Artikel 251, lid 2, derde streepje, onder c) van het EG-Verdrag bepaalt dat de Commissie een advies moet uitbrengen over de door het Europees Parlement in tweede lezing aangenomen amendementen. Hierna volgt het advies van de Commissie over de 15 door het Parlement voorgestelde amendementen.

2. ACHTERGROND

Op 21 december 2001 diende de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad haar voorstel in voor een verordening (COM(2001) 784 def. - 2001/0305 (COD)).

Op zijn plenaire zitting van 17 - 18 juli 2002 bracht het Europees Economisch en Sociaal Comité een positief advies uit.

Het Comité van de Regio's heeft geen advies uitgebracht.

Op 24 oktober 2002 keurde het Europees Parlement in eerste lezing het voorstel met amendementen goed.

Op 4 december 2002 nam de Commissie een gewijzigd voorstel aan waarin een aantal amendementen van het Europees Parlement was opgenomen (COM(2002) 717 def.).

Op 18 maart 2003 stelde de Raad met gekwalificeerde meerderheid een gemeenschappelijk standpunt vast.

Op 25 maart 2003 bracht de Commissie een advies betreffende het gemeenschappelijk standpunt uit (SEC(2003) 361 def.).

Op 3 juli 2003 nam het Europees Parlement in tweede lezing een resolutie aan tot wijziging van het gemeenschappelijk standpunt.

3. DOEL VAN HET VOORSTEL

In 1991 stelde de Gemeenschap een verordening vast betreffende compensatie voor luchtreizigers in geval van instapweigering op lijnvluchten als gevolg van overboeking. Dit gaf passagiers, bij instapweigering op een luchthaven in de Gemeenschap, het recht op financiële compensatie, de keuze tussen een alternatieve vlucht en terugbetaling van de tickets en verzorging tijdens het wachten op een latere vlucht (maaltijden en hotelaccomodatie). Dit was een belangrijke stap in de totstandbrenging van rechten voor luchtreizigers.

In 2001 nam de Commissie een voorstel aan om de bescherming van passagiers te verbeteren, ondermeer door maatregelen te introduceren om de frequentie van instapweigering te verminderen. Bij instapweigering zouden luchtvaartmaatschappijen, volgens het voorstel, verplicht worden eerst vrijwilligers te vragen die hun reserveringen willen opgeven in ruil voor overeengekomen voordelen. Pas daarna, en enkel indien er zich onvoldoende vrijwilligers hadden aangemeld, zouden luchtvaartmaatschappijen tot instapweigering mogen overgaan. In dat geval dienden zij passagiers te compenseren en hen bij te staan zoals bepaald in de huidige verordening. Om luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten vrijwilligers te vinden en hen meer af te schrikken om passagiers tegen hun wil niet te laten instappen, zou de compensatie volgens het voorstel meer bedragen dan in de huidige verordening is bepaald.

Voorts zouden met de voorgestelde verordening bovengenoemde rechten worden uitgebreid tot:

- annuleringen van vluchten op last van de luchtvaartmaatschappij, ondermeer met het oog op een vermindering van het aantal mensen dat door laattijdige annuleringen wordt getroffen;

- andere vluchten dan lijnvluchten; aangezien deze vaak voor rondreispakketten worden gebruikt, zou de verordening behalve aan luchtvaartmaatschappijen nu ook verplichtingen opleggen aan touroperators;

- retourvluchten uit derde landen naar de Gemeenschap, wanneer deze worden uitgevoerd door communautaire luchtvaartmaatschappijen.

Het voorstel zou ook basisrechten tot stand brengen voor passagiers die te maken krijgen met langdurige vertragingen.

4. ADVIES VAN DE COMMISSIE OVER DE AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

In haar mededeling aan het Europees Parlement over het gemeenschappelijk standpunt van de Raad (SEC(2003) 361) verklaarde de Commissie dat het gemeenschappelijk standpunt geen wijziging bracht in de doelstellingen en de aanpak van haar voorstel, zodat zij het kon steunen, ofschoon zij de voorkeur had gegeven aan hogere compensaties.

In tweede lezing nam het Parlement vijftien amendementen aan, waarvan de Commissie er acht geheel of gedeeltelijk aanvaardt omdat zij sporen met de doelstellingen van haar voorstel.

4.1. Door de Commissie aanvaarde amendementen

Amendement 8 houdt hoofdzakelijk een wijziging in van de tijdslimiet voor het inchecken, wanneer een luchtvaartmaatschappij of een touroperator er geen aangeeft, van dertig tot zestig minuten vóór de gepubliceerde vertrektijd. De langere periode is verkieslijk wegens de strengere veiligheidsprocedures sedert 11 september 2001. Betrokken deel van het voorstel: artikel 3, lid 2, onder a).

Amendement 11 stemt in de eerste plaats de afstanden in de voorwaarden voor bijstand aan passagiers die vertraging oplopen af op die van artikel 7, lid 1 (compensatieniveaus), waardoor het voorstel wordt verduidelijkt en vereenvoudigd. Betrokken deel van het voorstel: artikel 6, lid 1.

Ten tweede worden de rechten van passagiers op bijstand uit hoofde van artikel 9 beperkt (maaltijden en accomodatie), aangezien het recht op bijstand uit hoofde van artikel 8 (keuze tussen terugbetaling en alternatieve vlucht) wordt geschrapt. Bijstand uit hoofde van artikel 8 kan inderdaad in bepaalde omstandigheden verstoring en verdere vertraging veroorzaken, bijvoorbeeld wanneer een vertraagde vlucht aankomt terwijl passagiers worden terugbetaald of overgeheveld naar alternatieve vluchten. Hierdoor zou ook de vrijstelling worden opgeheven wanneer een luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat zij niet de oorzaak van de vertraging was. Dit is gerechtvaardigd, aangezien hiermee wordt gegarandeerd dat passagiers in alle omstandigheden basisbijstand ontvangen.

Amendement 12 stemt de afstanden in de voorwaarden voor vermindering van compensatie bij kortere vertragingen af op die van artikel 7, lid 1 (compensatieniveaus), waardoor het voorstel wordt verduidelijkt en vereenvoudigd. Betrokken deel van het voorstel: artikel 7, lid 2.

Bij amendement 13 (tweede element, anders geformuleerd) wordt "dienstregeling" toegevoegd aan het eind van artikel 8, lid 1, onder c). Dit maakt duidelijk dat luchtvaartmaatschappijen en touroperators bij instapweigering of annulering niet speciaal verplicht worden niet-geplande vluchten te organiseren. Betrokken deel van het voorstel: artikel 8, lid 1, onder c).

Amendement 14 stemt de afstanden in de voorwaarden voor terugbetaling wanneer een passagier in een lagere klasse wordt geplaatst af op die van artikel 7, lid 1 (compensatieniveaus), waardoor het voorstel wordt verduidelijkt en vereenvoudigd. Betrokken deel van het voorstel: artikel 10, lid 2.

Amendement 16 maakt het touroperators mogelijk vorderingen in te stellen tegen luchtvaartmaatschappijen of omgekeerd. Dit is redelijk, aangezien beiden de oorzaak kunnen zijn van situaties waardoor verplichtingen ten aanzien van passagiers moeten worden nagekomen. Deze toevoeging moet echter omwille van de duidelijkheid en de consistentie op een soortgelijke manier worden uitgedrukt als het recht dat reeds in het gemeenschappelijk standpunt was opgenomen. Betrokken deel van het voorstel: artikel 13.

Amendement 19 stelt het verslag van de Commissie met één jaar uit. Dit geeft tijd om meer volledige informatie te vergaren over de werking en de resultaten van de verordening. Betrokken deel van het voorstel: artikel 17, inleidende zin.

Amendement 20 verandert de datum van inwerkingtreding van de verordening van drie tot twaalf maanden na de bekendmaking ervan. Dit geeft luchtvaartmaatschappijen en touroperators de tijd om nieuwe contracten op te stellen en andere voorbereidingen voor de toepassing van het voorstel te treffen. Betrokken deel van het voorstel: artikel 19.

4.2. Door de Commissie verworpen amendementen

Amendement 2 zou een overweging toevoegen dat passagiers die van alle vervoerswijzen gebruik maken, gelijk moeten worden behandeld. Terwijl de Commissie voornemens is initiatieven te nemen om de rechten van passagiers die van andere vervoerswijzen gebruik maken te beschermen, valt deze kwestie buiten het toepassingsgebied van dit voorstel. Betrokken deel van het voorstel: nieuwe overweging 13.

Amendement 4 zou een overweging zodanig veranderen dat de gevolgen van vele besluiten op het gebied van luchtverkeerscontrole als buitengewone omstandigheden zouden worden beschouwd waarin luchtvaartmaatschappijen niet verantwoordelijk zouden zijn voor de gevolgen van annuleringen. Dit zou onverdedigbaar ver gaan in het beperken van de verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen voor de gevolgen van annuleringen. Betrokken deel van het voorstel: nieuwe overweging 15.

Amendement 5 zou een "doorverkoper" van pakketreizen uitsluiten van de definitie van "touroperator" en vandaar van het toepassingsgebied van het voorstel. De definitie in het gemeenschappelijk standpunt is identiek aan die in Richtlijn 90/314/EEG betreffende pakketreizen, vakantiepakketten en rondreispakketten. Zij moet worden gehandhaafd om niet verschillende definities in het Gemeenschapsrecht in te voeren en aldus verwarring te veroorzaken. Betrokken deel van het voorstel: artikel 2, onder d).

Amendement 6 zou de rechten op financiële compensatie en alternatieve vluchten verminderen, doordat de "eindbestemming" zou worden beperkt tot een bestemming die zonder moeilijkheden kan worden bereikt door middel van aansluitende vluchten (wanneer er aansluitende vluchten worden gebruikt). De term "zonder moeilijkheden" is onvoldoende duidelijk en kan aanleiding geven tot rechtsonzekerheid. Ruim geïnterpreteerd, zouden de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen en zo de rechten van passagiers er in onaanvaardbare mate door worden beperkt. Betrokken deel van het voorstel: artikel 2, onder h).

Amendement 7 zou een "geannuleerde vlucht" definiëren als een vlucht die zeven dagen voor het geplande vertrek was opgenomen in het computerreserveringssysteem en niet wordt uitgevoerd. Dit zou echter de rechten van passagiers in grote mate beperken. Ten eerste maken sommige luchtvaartmaatschappijen geen gebruik van computerreserveringssystemen terwijl andere een gedeelte van hun reserveringen rechtstreeks met klanten maken. In deze gevallen zouden niet gemaakte vluchten nooit als annuleringen worden beschouwd omdat zij niet in een computerreserveringssysteem zijn opgenomen. Ten tweede, als een luchtvaartmaatschappij een vlucht uit een computerreserveringssysteem haalt tijdens deze zeven dagen of vóór die periode, zou de vlucht niet als geannuleerd worden beschouwd. Betrokken deel van het voorstel: artikel 2, onder k bis, nieuw.

Op beide manieren zou het amendement ingaan tegen het doel van het voorstel en met name strijdig zijn met artikel 5, lid 1, van het gemeenschappelijk standpunt, waarmee een bevredigend evenwicht is gevonden tussen de belangen van passagiers en luchtvaartmaatschappijen.

Amendement 13 (eerste element) zou het recht op alternatieve vluchten beperken tot de geldigheidsduur van een biljet. Een dergelijke beperking is niet gerechtvaardigd en kan er in de praktijk toe leiden dat passagiers alleen vanwege de geldigheid van hun biljetten verschillende rechten op alternatieve vluchten hebben. Betrokken deel van het voorstel: artikel 8, lid 1, onder c).

Amendement 15 zou de bepaling schrappen dat gerechtshoven de uit hoofde van de verordening toegekende compensatie in mindering kunnen brengen op de schadevergoeding die zij toekennen. De bepaling moet worden gehandhaafd, aangezien gerechtshoven hierdoor de toekenning van dubbele schadevergoeding door luchtvaartmaatschappijen kunnen voorkomen (de schadevergoeding die zij toekennen plus de compensatie die luchtvaartmaatschappijen uit hoofde van de voorgestelde verordening verplicht zijn te verlenen). Betrokken deel van het voorstel: artikel 12, lid 1.

Amendement 17 zou luchtvaartmaatschappijen toestaan om vorderingen in te stellen tegen openbare instanties, ondermeer instanties voor luchtverkeersbeheer en luchthavenbeheer. Dit valt buiten het toepassingsgebied van dit voorstel. Betrokken deel van het voorstel: artikel 13, lid 1, onder a), nieuw.

5. CONCLUSIE

Op grond van artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag wijzigt de Commissie haar voorstel dienovereenkomstig.