

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer (rullende program)«

COM(2013) 130 final

(2013/C 327/20)

Ordfører: **Milena ANGELOVA**

Medordfører: **Raymond HENCKS**

Europa-Parlamentet og Rådet besluttede henholdsvis den 16. april og 16. juli 2013 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

"Fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer (rullende program)"

COM(2013) 130 final.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, som vedtog sin udtalelse den 20. juni 2013.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 491. plenarforsamling den 10.-11. juli 2013, mødet den 11. juli, følgende udtalelse med 136 stemmer for, 6 imod og 7 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 EØSU bifalder den større retssikkerhed, som det nuværende forslag skaber for såvel passagerer som luftfartsselskaber ved at opstille mere præcise definitioner af de begreber, der anvendes i forordningen, som dermed afspejler retspraksis fra Den Europæiske Unions Domstol (EU-Domstolen) og skaber en hensigtsmæssig retlig ramme. EØSU beklager imidlertid, at Kommissionens forslag ikke omfatter et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

1.2 EØSU støtter i princippet de foranstaltninger, som luftfartsselskaber under forskellige forhold skal tage for at kompensere passagererne i tilfælde af lange forsinkelser, omlægninger og ændringer og øge passagerernes generelle komfort, når flyvninger forsinkes eller ikke nås. Men EØSU er især utilfreds med den planlagte kompensation for forsinkelser, store forsinkelser ved flyvninger og ved kortdistanceflyvninger, hvor forslaget fjerner sig fra Domstolens retspraksis på dette område.

1.3 EØSU værdsætter, at forslaget fremsættes efter en omfattende konsekvensanalyse og minder om, at en effektiv og rettidig gennemførelse af SES II+-lovgivningspakken er et vigtigt værktøj, som bør reducere luftfartsselskabernes omkostninger.

1.4 EØSU afviser Kommissionens forslag om, at den tid, der skal gå, før der bliver ret til kompensation, skal øges. Dette ville være i modstrid med 3 på hinanden følgende domme fra EU-Domstolen.

1.5 EØSU har forståelse for argumenterne for at øge loftet for forsinkelser, der udløser kompensation ved lange rejser, væsentligt, men opfordrer Kommissionen til fortsat at gøre en indsats for at finde incitament, der kan få luftfartsselskaberne til at levere resultater, der ligger betydeligt under disse lofter. De ovennævnte lofter for forsinkelser bør reduceres yderligere for handicappede eller bevægelseshæmmede personer med henblik på at tage højde for de særlige omkostninger, som enhver lang forsinkelse skaber for denne personsgruppe.

1.6 EØSU værdsætter, at der indføres en tidsfrist, som fastslår, at hvis luftfartsselskabet ikke kan omlægge rejsen for en passager med egne flyvninger, skal det undersøge muligheden for at anvende andre luftfartsselskaber eller andre transportformer. Udvalget mener imidlertid, at 12 timer, inden der gives mulighed for anvendelse af andre tjenester eller luftfartsselskaber, er for lang tid. Derudover bør passagererne have ret til at nægte at rejse med et andet transportmiddel (f.eks. bus, tog eller skib). Med henblik på hurtigst muligt at kompensere for de yderligere omkostninger, der er forbundet med en overførsel til et andet luftfartsselskab, gentager EØSU sit forslag om, at der etableres en fond baseret på "solidarisk ansvar", som skal sikre, at passagererne kan rejse hjem eller omlægge deres rejse via andre luftfartsselskaber.

1.7 Med hensyn til definitionen af "usædvanlige omstændigheder" har EØSU den holdning, at det klart bør fremgå, at forsinkelser, ændrede afrejsetidspunkter og aflysninger kun betragtes om ekstraordinære omstændigheder, hvis de

1. på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse,

2. ligger uden for dets kontrol, og

3. ikke kunne have været undgået, selvom alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

Det skal herefter hver gang, der påberåbes usædvanlige omstændigheder, undersøges, om de reelt opfylder alle tre betingelser, hvilket ikke altid nødvendigvis vil være tilfældet for nogle af de omstændigheder, der står opført i bilag 1 til forslaget til forordning (f.eks. sundheds- og sikkerhedsrisici, vejrforhold eller arbejdsstridigheder).

1.8 EØSU anmoder Kommissionen om at udarbejde en forordning, der er neutral i forhold til andre transportformer, for ikke at forbyde sig mod princippet om ligebehandling eller yde særbehandling på bekostning af andre transportformer.

2. Indledning

2.1 En forbedring af lufttransporten i Europa har stået højt på Kommissionens dagsorden i de senere år. Overholdelsen af stadig strammere fællesskabsretlige regler for sikkerheden i det fælles europæiske luftrum, effektivitet og luftfartens miljøvirkninger ⁽¹⁾ har forbedret udførelsen af luftfartstjenester og styrket luftfartspassagerernes etablerede rettigheder. EØSU har udarbejdet udtalelser om alle relevante dokumenter ⁽²⁾ og opfordret Kommissionen til at videreføre sin hidtidige indsats med udgangspunkt i den antagelse, at der er behov for yderligere tiltag.

2.2 Set i lyset af den kendsgerning, at rejser med fly ikke længere er en luksus, men en nødvendighed for at opfylde erhvervslivets behov og gøre det muligt for de europæiske borgere at udøve deres grundlæggende ret til fri bevægelighed, mener EØSU, at der fortsat er områder, som må undersøges nærmere med henblik på både at sikre passagerernes rettigheder og skabe hensigtsmæssige retlige og forretningsmæssige vilkår for luftfartsselskaberne, som giver mulighed for, at de kan skabe gode resultater på et stærkt konkurrencepræget marked. De områder, hvor det er nødvendigt at forbedre den retlige ramme og sikre en mere effektiv anvendelse af den eksisterende lovgivning, inkluderer bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer.

3. Resumé af Kommissionens forslag

3.1 Dette forslag ændrer den nuværende retsakt (forordning nr. 261/2004) og er foranlediget af udviklingen på en række områder:

— luftfartsselskaber undlader ofte at opfylde de rettigheder, som passagerer har i tilfælde af boardingafvisning, lange forsinkelser, aflysninger eller beskadiget bagage;

— Kommissionen konstaterede i 2011, at gråzoner og huller i den nuværende lovgivning betød, at reglerne ikke blev anvendt ens i alle medlemsstater og af de forskellige luftfartsselskaber;

— EU-Domstolens retspraksis har spillet en afgørende rolle, f.eks. med hensyn til at definere, hvad der udgør en "usædvanlig omstændighed" og de kompensationsrettigheder, der opstår som følge af lange forsinkelser.

3.2 Hovedformålet med forslaget er at garantere luftfartspassagerernes grundlæggende rettigheder – nemlig ret til information, godtgørelse, omlægning af rejsen, bistand, mens passageren venter på at kunne rejse, og kompensation på visse betingelser ⁽³⁾, samtidig med at der tages hensyn til den finansielle indvirkning på flytransportsektoren, og det sikres, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked.

3.3 Forslaget vedrører de tre vigtigste områder, hvor Kommissionen finder, at der fortsat er behov for foranstaltninger for at forbedre forordningens anvendelse, dvs. at håndhævelsen af EU-rettighederne må harmoniseres på effektiv vis, det må gøres lettere at gøre rettighederne gældende i praksis, og der må skabes øget bevågenhed hos borgerne om disse rettigheder. Forslaget lever op til Europa-Parlamentets anbefaling om "større retssikkerhed, større klarhed i fortolkningen og ensartet anvendelse af forordningerne i hele EU" ⁽⁴⁾.

3.4 Kommissionens forslag til en lovgivningsmæssig reform af forordning nr. 261/2004

— indarbejder principperne i EU-Domstolens retspraksis;

— definerer anvendelsesområdet for og den præcise betydning af "usædvanlige omstændigheder", hvor luftfartsselskabet er fritaget for at betale kompensation i tilfælde af aflysning, en lang forsinkelse eller en mistet forbindelse;

— definerer passagerernes rettigheder i tilfælde af en mistet tilslutningsforbindelse som følge af en forsinkelse eller ændring af tidsplanen for en forudgående flyvning;

— fastsætter en ensartet frist for forsinkelser, hvorefter passageren har ret til forfriskninger og måltider;

— dækker andre aspekter såsom informationsniveauet for passagererne og retten til at rette stavefejl samtidig med at det anerkendes, at luftfartsselskabet har ret til at søge kompensation fra tredjeparter, som er ansvarlige for afbrydelser.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 125-130, EUT C 376 af 22.12.2011, s. 38-43, EUT C 198 af 10.7.2013, s. 9-13.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets beslutning af 29. marts 2012 om flypassagerers etablerede rettigheder – virkemåde og anvendelse (2011/2150 (INI)).

4. Generelle bemærkninger

4.1 EØSU beklager, at forslaget ikke følger retspraksis fra EU-Domstolen som helhed, men afviger derfra på de vigtigste punkter, når det gælder passagerernes rettigheder. Udvalget erkender dog, at forslaget forbedrer den nuværende forordning på de områder, hvor Kommissionen har indarbejdet Domstolens retspraksis.

4.2 EØSU er tilfreds med, at det nuværende forslag ser ud til at have rettet op på de fleste af de mangler i den tidligere version, som både branche og passagerer⁽⁵⁾ har peget på, samtidig med at det præciserer en række definitioner.

4.2.1 For luftfartsbranchen kan forslagets merværdi set i forhold til de eksisterende regler findes i den måde, hvorpå det:

- begrænser ansvaret for at yde forplejning under usædvanlige omstændigheder, der ligger uden for luftfartsselskabets kontrol;
- på en ikke-udtømmende måde redegør for, hvad der anses for at være "usædvanlige omstændigheder";
- præciserer muligheden for at anmode om dækning af omkostninger hos en ansvarlig tredjepart og etablerer et fælles ansvar;
- forlænger fristerne for de lange forsinkelser, som forpligter luftfartsselskabet til at udbetale kompensation;
- begrænser forpligtelsen til at tilbyde overnatning til passagerer til maksimalt tre nætter og 100 EUR pr. passager under "usædvanlige omstændigheder". Denne begrænsning gælder ikke for bevægelseshæmmede personer, uledsagede børn, gravide eller personer med behov for særlig lægehjælp;
- fjerner enhver forpligtelse til at tilbyde overnatning til passagerer på flyvninger under 250 km med fly med en maksimal kapacitet på 80 pladser, undtagen når der er tale om en tilslutningsforbindelse.

4.2.2 For passagererne kan forslagets merværdi findes i den måde, hvorpå det:

- præciserer betingelserne for forordningens anvendelse;
- specificerer håndteringen af boardingafvisninger, aflysninger, lange forsinkelser og ikke-opnåede tilslutningsforbindelser og tydeliggør de regler, der regulerer retten til kompensation, godtgørelse, omlægning af ruten og forplejning;
- indeholder detaljerede oplysninger om håndhævelsen;

— indfører en kompensation ved lange forsinkelser;

— fastsætter en standardiseret frist for forsinkelser på maksimalt to timer, hvorefter luftfartsselskabet skal tilbyde forfriskninger og måltider;

— i væsentlig grad skærper luftfartsselskabets forpligtelse til at informere passagererne om deres rettigheder og strammer kompensations- og klageprocedurerne samt myndighedernes overvågning, så det sikres, at reglerne håndhæves effektivt.

4.2.3 EØSU erkender, at det er en stor udfordring at imødekomme alle interessenters krav på samme tid. En merværdi for den ene part kan betyde en mindre grad af tilfredshed hos den anden part.

4.3 EØSU mener, at Kommissionens foranstaltninger for at forbedre passagerbeskyttelsen i tilfælde af luftfartsselskabers konkurs⁽⁶⁾ udgør et skridt i den rigtige retning, men understreger, at disse foranstaltninger ikke er tilstrækkelige til at sikre en omfattende og effektiv beskyttelse af passagerne i tilfælde af et luftfartsselskabs konkurs. Udvalget mener, at der bør etableres en mekanisme, som kan sikre, at luftfartsselskaberne overholder bestemmelserne i forordningen i tilfælde af konkurs.

4.4 Forslaget tegner en skillelinje set i forhold til Rådets direktiv 90/314/EØF, idet det giver passagererne ret til at vælge, hvilken lov de vil benytte til deres krav, mens de ikke får ret til at kumulere kompensation for det samme problem under begge retsakter.

4.5 I sine tidligere udtalelser om flypassagerers rettigheder fremsatte EØSU adskillige forslag til styrkelse af disse rettigheder⁽⁷⁾, og mange af disse er blevet indarbejdet i dette forslag til forordning. EØSU noterer imidlertid, at der beklageligvis ikke er taget højde for følgende forslag:

- Indarbejdelse af løsningerne fra Domstolens domme i den fremtidige lovtekst.
- En definition af, hvortil retten til bistand går, eller hvor dens grænse går i særlige tilfælde, samt en beslutning om, hvordan passagerernes legitime rettigheder kan sikres gennem alternative mekanismer, der kan munde ud i bindende beslutninger for parterne inden for en rimelig tidsfrist.
- Regulering af de situationer, som på nuværende tidspunkt opstår i forbindelse med ændring af flyafgange.
- Regulering af forpligtelsen til at yde bistand ved forbindelsespunkterne.

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 125-130 og EUT C 229 af 31.7.2012, s. 122-125.

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

- Regler om, at aktørerne, der står for groundhandling-tjenester og arbejder i luftfartsselskabernes navn, skal levere de i forordningen fastsatte tjenesteydelser.
- En præcision af, hvem der er den kompetente myndighed til at behandle klager fra brugerne og sikre, at forordningens bestemmelser bliver håndhævet.
- Overvågning og offentliggørelse af klager (på europæisk og medlemsstatsniveau) fordelt på selskab og type for manglende opfyldelse af forordningen samt tilladelse til undersøgelse af selskaber, som er blevet tildelt driftstilladelse (AOC), i medlemsstaterne i den forbindelse.
- Rettelse af den manglende sammenhæng mellem stk. 1 og 2 i forordningens artikel 14.
- Fastsættelse af en forpligtelse til at yde erstatning til de berørte passagerer, hvis et luftfartselskab erklærer sig konkurs, herunder princippet om "solidarisk ansvar" for at kunne fragte passagererne hjem med andre selskaber, der har ledige pladser, samt at arbejde på at etablere en fond, som kan yde erstatning til passagererne med udgangspunkt i princippet om at "de, der deltager i markedet, betaler".
- Mulighed for at overføre befordringskontrakten til tredjepart.
- Forbud mod luftfartsselskabernes nuværende praksis med at annullere returrejsen, hvis passageren ikke har gjort brug af udrejsen på den samme billet.

4.6 EØSU bifalder alle forbedringer vedrørende håndhævelsen af handicappede og bevægelseshæmmede passagerers rettigheder, idet de gør det muligt at efterleve bestemmelserne i konventionen om handicappedes rettigheder. I den henseende foreslår EØSU følgende ændringer:

4.6.1 Betegnelsen "handicappet eller bevægelseshæmmed person", som nævnt i forordning (EF) nr. 1107/2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly, skal erstatte den generelle betegnelse "bevægelseshæmmed person" i forslaget tekst.

4.6.2 Betegnelsen "mobilitetsudstyr", der anvendes i forslaget artikel 6b, skal erstattes med "mobilitetsudstyr eller andre hjælpemidler".

4.6.2.1 EØSU anbefaler på det kraftigste en mere professionel håndtering af mobilitetsudstyr og andre hjælpemidler under flyrejser. Alt personale, som håndterer sådant udstyr, bør derfor modtage yderligere information og uddannelse. EU-lovgivning, som vedrører handicappede passagerers rettigheder, bør ændres i overensstemmelse hermed. Større professionalismisme vil komme både handling-selskaber, luftfartsselskaber, lufthavne og passagerer til gode.

4.6.3 I den nye artikel 6 i forslaget skal det præciseres, at handicappede eller bevægelseshæmmede passagerer i tilfælde af lange forsinkelser, og uanset forsinkelsens årsag, skal tilbydes samme bistand som specificeret i bilag I og II i forordning (EF) nr. 1107/2006.

4.6.4 Det skal gøres helt klart, at den tilbudte indkvartering, transporten dertil, informationerne om forløbet, formidlingsmekanismerne (herunder websteder og andre elektroniske kommunikationsværktøjer) samt klageprocedurer og interesselkendegivelser om nødvendigt skal være tilgængelige for handicappede. Fører- og ledsagehundes behov bør ligeledes imødekommes. I den henseende skal bestemmelserne i den foreslåede artikel 14 om forpligtelsen til at informere passagerne udvides til alle kategorier af handicappede og ikke kun omfatte blinde og synshæmmede (artikel 14, stk. 3).

4.6.5 Det fastslås i forordningen, at man ikke kan nægte en passager boarding på grund af vedkommendes handicap eller bevægelseshæmning. Men i artikel 4 præciseres, at dette princip kan fraviges af sikkerhedshensyn, eller hvis flyets størrelse eller adgangsforhold gør det fysisk umuligt at tage den handicappede eller bevægelseshæmmede om bord.

I den henseende vil det være nødvendigt som minimum at følge en politik, der er gennemsigtig, hvad angår mulighederne for adgang til luftfartøjer, og at give klare oplysninger, når billetten købes, hvilket ikke sker for øjeblikket.

5. Specifikke bemærkninger til de ændrede regler

5.1 EØSU støtter i princippet de foranstaltninger, som luftfartsselskaber under forskellige forhold skal tage for at kompensere passagererne i tilfælde af lange forsinkelser, yde bedre forplejning, omlægge og ændre ruter samt øge passagerens generelle komfort, når flyvninger forsinkes eller ikke nås.

5.2 EØSU mener, at Kommissionens forslag om, at den tid, der skal gå, før der bliver ret til kompensation, øges fra tre til fem timer for alle rejser inden for EU er uacceptabelt. EØSU forstår ikke, hvorfor en skærpelse af loftet for kompensation formodes at reducere omfanget af aflyste flyvninger, idet luftfartsselskabet alligevel vil skulle betale kompensation i tilfælde af en aflysning.

5.3 Det er forståeligt, at rejser til og fra tredjelande bør være underlagt lofter, som afhænger af rejseafstanden for at tage hensyn til de praktiske problemer, som luftfartsselskaberne får, når de skal håndtere årsager til forsinkelser i fjerntliggende lufthavne. EØSU anser ikke desto mindre de foreslåede tidsgrænser på ni eller 12 timer for at være for lange og mener, at Kommissionen bør fortsætte sin indsats for at finde incitament, der kan få luftfartsselskaberne til at levere resultater, der ligger betydeligt under disse lofter. De ovennævnte lofter for forsinkelser

bør reduceres yderligere for handicappede eller bevægelseshæmmede personer med henblik på at tage højde for de særlige omkostninger som en lang forsinkelse skaber for denne persongruppe. EØSU mener, at en effektiv og rettidig gennemførelse af SES II+-lovgivningspakken er et vigtigt værktøj til at reducere luftfartsselskabernes omkostninger og give dem større fleksibilitet til at finansiere de lavere lofter.

5.4 EØSU værdsætter, at der fastsættes en tidsfrist, som fastslår, at hvis luftfartsselskabet ikke kan omlægge rejsen for en passager med egne flyvninger inden for denne tidsfrist, skal det undersøge om andre luftfartsselskaber eller andre transportformer har pladser ledige. Udvalget mener imidlertid, at 12 timer inden der gives mulighed for anvendelse af andre tjenester eller luftfartsselskaber er for lang tid. Derudover bør passagererne have ret til at nægte at rejse med et andet transportmiddel (f.eks. bus, tog eller skib). Med henblik på hurtigst muligt at kompensere for de yderligere omkostninger, der er forbundet med en overførsel til et andet luftfartsselskab, gentager EØSU sit forslag om, at der efter en debat med alle interessenter etableres en fond baseret på "solidarisk ansvar", som skal sikre, at passagererne kan rejse hjem eller omlægge deres rejse via andre luftfartsselskaber.

5.5 EØSU mener, at det er nødvendigt med en mere præcis definition af lufthavnenes ansvar for at yde bistand til passagererne i tilfælde af flere aflyste flyvninger, som skyldes, at lufthavnsmyndighederne ikke har været i stand til at skabe de nødvendige forudsætninger for en velfungerende afvikling af de planlagte flyvninger.

5.6 EØSU støtter den anden test af anvendelsen af klausulen om "usædvanlige omstændigheder" i forslagets artikel 1, stk. 4, litra b, og anbefaler, at de nationale organer til håndhævelse af reglerne sikrer, at den gennemføres effektivt.

5.7 EØSU støtter forslaget om at indføre et enkelt loft på to timer for alle flyafstande, der skal erstatte de nuværende lofter for forplejning, der afhænger af flyrutens længde. Dette er klart i passagerernes interesse og sikrer dem fair og komfortable vilkår, mens de venter.

5.8 EØSU bifalder forslaget om, at passagerer, der ikke når en tilslutningsforbindelse, fordi deres forudgående flyvning var forsinket, har ret til forplejning og, under visse omstændigheder, ret til kompensation, idet det forbedrer passagerernes forhold.

5.9 Et skridt i retning af en bedre beskyttelse af passagerernes rettigheder er forslaget om, at passagerer, som får meddelelse mindre end to uger forud om, at deres flyvninger bliver omorganiseret i forhold til den oprindeligt planlagte tid, bør have samme rettigheder som passagerer, der rammes af forsinkelser.

5.10 EØSU anbefaler kraftigt, at Kommissionen finder foranstaltninger, som kan forbedre samarbejdet mellem lufthavne og luftfartsselskaber med henblik på en væsentlig reduktion af ventetiden for passagererne, hvis deres fly bliver forsinket på forpladsen.

5.11 EØSU opfordrer Kommissionen til at forbyde luftfartsselskabernes nuværende praksis med at annullere returrejser, hvis passageren ikke har gjort brug af udrejsen på den samme billet⁽⁸⁾. Udvalget støtter en styrkelse af passagerernes ret til information om deres rejseafbrydelse (så snart denne information er tilgængelig), idet dette vil forbedre passagerernes muligheder for at planlægge det videre forløb, når de når deres endelige bestemmelsessted.

5.12 EØSU forstår behovet for at begrænse det tidsrum, hvor luftfartsselskaberne har ansvaret for at stille overnatning til rådighed for passagererne i tilfælde af usædvanlige omstændigheder og accepterer den foreslåede begrænsning på 3 nætter. Imidlertid opfordrer udvalget kraftigt Kommissionen til at lade de nationale håndhævelsesorganer fastsætte en prismæssig grænse for disse overnatninger for hver enkelt medlemsstat. Prisgrænsen bør ikke gælde for bevægelseshæmmede personer.

6. Håndhævelse

6.1 Forslaget til ændring af forordning nr. 261/2004 præciserer den rolle som de nationale organer til håndhævelse af reglerne skal spille, idet de får ansvaret for den generelle håndhævelse. Udenretlig behandling af individuelle klager vil blive et anliggende for klageinstanser (instanser for alternativ tvistbilæggelse) i tråd med EØSU's forslag⁽⁹⁾. Disse bestemmelser giver større indflydelse til de instanser, som har ansvaret for en retmæssig sanktionering af luftfartsselskabernes manglende overholdelse af bestemmelserne i forordning 261/2004 og giver passagererne en mere pålidelig mekanisme til håndhævelse af deres rettigheder.

6.2 Den foreslåede informationsudveksling og koordinering mellem de nationale organer til håndhævelse og mellem disse organer og Kommissionen baseret på styrkede rapporteringsforpligtelser og formelle koordineringsprocedurer vil gøre det muligt at reagere hurtigt på alle kortlagte problemer med overholdelsen af de opstillede regler.

7. Definition af "usædvanlige omstændigheder"

7.1 EØSU bifalder, at forslaget til forordning

— tager udgangspunkt i den definition af "usædvanlige omstændigheder", som Domstolen lagde til grund i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann), og

⁽⁸⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 127.

⁽⁹⁾ EUT C 24 af 28.1.2012, s. 130.

— præciserer, at forsinkelser og aflysninger kun betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis de

1. på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse (artikel 1, stk. 1, litra e))
2. ligger uden for luftfartsselskabets kontrol (artikel 1, stk. 1, litra e)), og
3. hvis aflysningen, det nye afrejsetidspunkt eller forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selvom alle rimelige forholdsregler var blevet truffet (artikel 1, stk. 4, litra b) og artikel 1, stk. 5, nr. 4).”

Disse præciseringer er gavnlige, for passagerer, som kan bedømme deres rettigheder, og for luftfartsselskaber, som kan vurdere deres forpligtelser.

7.2 Den foreslåede ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der skal betragtes som usædvanlige, og omstændigheder, der skal betragtes som ikke-usædvanlige, der er opført i bilag I, vil også bidrage til at reducere risikoen for unødige strids spørgsmål mellem passagerer og luftfartsselskaber.

7.3 EØSU mener derfor, at det klart bør fremgå af forordningen, at det hver gang, der påberåbes usædvanlige omstændigheder skal undersøges, om de reelt opfylder denne tredobbelte betingelse, hvilket ikke altid nødvendigvis vil være tilfældet for nogle af de omstændigheder, der står opført i bilag 1 (f.eks. sundheds- og sikkerhedsrisici, vejrforhold eller arbejdsstridigheder).

Bruxelles, den 11. juli 2013

Henri MALOSSE

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag blev forkastet under debatten, men opnåede mindst en fjerdedel af det samlede antal afgivne stemmer:

Nyt punkt 4.1.3 (ændringsforslag 7)

Tekst tilføjes:

"EØSU beklager, at forslaget har ødelagt den nuværende balance mellem interessenterne og i højere grad beskytter luftfartsselskabernes rettigheder frem for passagerernes."

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 52
Stemmer imod: 70
Stemmer hverken for eller imod: 14

Punkt 5.3 (ændringsforslag 11)

Ændres som følger:

"Det er uforståeligt, at rejser til og fra tredjelande bør være underlagt lofter, som afhænger af rejseafstanden for at tage hensyn til de praktiske problemer, som luftfartsselskaberne får, når de skal håndtere årsager til forsinkelser i fjerntliggende lufthavne. EØSU anser ikke desto mindre de foreslåede tidsgrænser på ni eller 12 timer for at være for lange og mener, at Kommissionen bør fastholde den nuværende tidsgrænse på 3 timer i alle tilfælde, fortsætte sin indsats for at finde incitamenter, der kan få luftfartsselskaberne til at levere resultater, der ligger betydeligt under disse lofter. De ovennævnte lofter for forsinkelser bør reduceres yderligere for handicappede eller bevægelseshæmmede personer med henblik på at tage højde for de særlige omkostninger som en lang forsinkelse skaber for denne persongruppe. EØSU mener, at en effektiv og rettidig gennemførelse af SES-II-lovgivningspakken er et vigtigt værktøj til at reducere luftfartsselskabernes omkostninger og give dem større fleksibilitet til at finansiere de lavere lofter."

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 50
Stemmer imod: 81
Stemmer hverken for eller imod: 12

Punkt 5.12 (ændringsforslag 12)

Ændres som følger:

"EØSU beklager, at det nye forslag udvander den nuværende forordning, som sikrer, at der tages hånd om passagererne, mens de venter, når der er tale om afbrydelser. Forslaget afviger dermed igen fra en domstolsafgørelse vedrørende retten til betalt overnatning (sagen Denise McDonagh v. Ryanair, den 31. januar 2013). EØSU mener, at retten til betalt overnatning er desto mere begrundet i situationer, der trækker i langdrag, og hvor passagererne er særligt sårbare. Til forskel fra andre transportformer involverer luftfart som hovedregel lange afstande, og ofte er passagerer, som rammes af afbrydelser, langt hjemmefra. De ofte lange afstande gør, at det ikke er muligt for passagererne at finde alternativ transport til det endelige bestemmelsessted, forstår behovet for at begrænse det tidsrum, hvor luftfartsselskaberne har ansvaret for at stille overnatning til rådighed for passagererne i tilfælde af usædvanlige omstændigheder og accepterer den foreslåede begrænsning på 3 nætter⁽¹⁾. Imidlertid opfordrer udvalget kraftigt Kommissionen til at lade de nationale håndhævelsesorganer fastsætte en prismæssig grænse for disse overnatninger for hver enkelt medlemsstat. Prisgrænsen bør ikke gælde for bevægelseshæmmede personer."

Afstemmingsresultat

Stemmer for: 56
Stemmer imod: 78
Stemmer hverken for eller imod: 7

⁽¹⁾ Artikel 8, stk. 9, i forslaget — artikel 9 i den ændrede forordning (EF) nr. 261/2004