

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten”

(COM(2001) 784 def. — 2001/0305 (COD))

(2002/C 241/05)

Op 30 januari 2002 heeft de Raad besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig art. 80 van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 19 juni 2002 goedgekeurd; rapporteur was de heer Green.

Tijdens zijn op 17 en 18 juli 2002 gehouden 392e zitting (vergadering van 17 juli) heeft het Economisch en Sociaal Comité het volgende advies uitgebracht, dat met 121 stemmen vóór en 2 stemmen tegen, bij 1 onthouding, is goedgekeurd.

1. Achtergrond

1.1. Met de goedkeuring van Verordening (EEG) nr. 295/91 ⁽¹⁾ erkende de Gemeenschap in 1991 dat er gezamenlijke regels moesten komen inzake compensatie en bijstand aan passagiers die geweigerd worden.

1.2. In 1998 concludeerde de Commissie dat de verordening uitgebreid en verduidelijkt moest worden. Daarom stelde zij een wijziging van de verordening voor ⁽²⁾.

1.3. Het voorstel, zoals gewijzigd overeenkomstig het advies van het Parlement ⁽³⁾, zou een aanzienlijke uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordening met zich mee hebben gebracht. De verordening zou namelijk gaan gelden voor chartervluchten, voor vluchten van derde landen naar luchthavens in de Gemeenschap, voor annuleringen om andere dan veiligheidsredenen en voor tickets in niet-papieren vorm; ook zouden passagiers beter over hun rechten geïnformeerd worden.

1.4. In zijn advies over het voorstel concludeerde het EESC het volgende: „Het Comité is het ermee eens dat — afhankelijk

van de resultaten van een grondige evaluatie van de betrokken kosten en baten — een verordening inzake de betaling van compensatie aan passagiers die wegens overboeking niet tot een vliegtuig worden toegelaten, noodzakelijk blijft. De huidige verordening heeft goed gefunctioneerd, maar moet worden herzien om de problemen die zich sinds de invoering ervan hebben voorgedaan, te kunnen oplossen.” ⁽⁴⁾

1.5. De Raad heeft dit voorstel echter niet aangenomen vanwege een verschil van mening over de toepassing ervan op de luchthaven van Gibraltar.

1.6. De Commissie verklaarde in 2000 in haar Mededeling inzake de bescherming van luchtreizigers in de Europese Unie ⁽⁵⁾ dat zij van plan was haar voorstel van 1998 in te trekken en te vervangen door een voorstel dat verder is aangescherpt.

1.7. In mei 2001 hebben de verenigingen van Europese luchtvaartmaatschappijen ⁽⁶⁾ zich ertoe verplicht de kwaliteit van hun dienstverlening te verbeteren en hebben zij hun leden aanbevolen zich bij deze verplichtingen aan te sluiten; verwacht wordt dat de meerderheid dit zal doen. Deze vrijwillig aangegane verplichtingen betekenen een wezenlijke stap voorwaarts, maar hebben geen betrekking op compensatie en bijstand voor reizigers die geweigerd worden of wier vlucht geannuleerd is.

⁽¹⁾ Verordening (EEG) nr. 295/91 van de Raad van 4.2.1991 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer PB L 36 van 8.2.1991, blz. 5.

⁽²⁾ Voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 295/91 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer. COM(98) 41 def. van 30 januari 1998.

⁽³⁾ Gewijzigd voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 295/91 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer. COM(98) 580 def. van 19 oktober 1998.

⁽⁴⁾ Advies van het EESC over het „Voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 295/91 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer” (TRA/357).

⁽⁵⁾ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad — Bescherming van luchtreizigers in de Europese Unie. COM(2000) 365 def. van 21 juni 2000.

⁽⁶⁾ AEA (Association of European Airlines), ERA (European Regions Airlines Association) en IACA (International Air Carriers Association).

Daarom acht de Commissie wettelijke maatregelen noodzakelijk om dergelijke passagiers bescherming te bieden.

1.8. In dit licht komt de Commissie thans met het onderhavige voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten⁽¹⁾. De bedoeling is dat Verordening (EEG) nr. 295/91 wordt ingetrokken (art. 20 van het voorstel).

2. Het Commissievoorstel

2.1. Op grond van de Verordening (EEG) nr. 295/91 heeft een passagier die wordt geweigerd, recht op:

- financiële compensatie (75 tot 300 EUR);
- keuze tussen een andere vlucht of terugbetaling van het ticket;
- verzorging tijdens het wachten: consumpties, maaltijden, hotel.

2.2. In het nieuwe voorstel moeten luchtvaartmaatschappijen die reizigers weigeren, andere passagiers verzoeken hun plaats vrijwillig af te staan. Daar tegenover staat een bepaalde compensatie, waarover ter plekke wordt onderhandeld, zodat de hoogte van de compensatie in verhouding staat tot het ongemak zoals dat door de betrokken passagier wordt ervaren.

2.3. Alleen wanneer er onvoldoende vrijwilligers zijn, mag een luchtvaartmaatschappij passagiers weigeren. De rechten van deze passagiers blijven hetzelfde, zij het dat de financiële compensatie wordt verhoogd tot een bedrag tussen 375 en 1 500 EUR (voor vluchten van minder resp. meer dan 3 500 km).

2.4. Passagiers die worden geweigerd, kunnen bovendien kiezen tussen terugbetaling van hun ticket plus eventueel vergoeding van de terugreis en voortzetting van hun reis met de eerstvolgende mogelijke vlucht. Daarnaast hebben zij recht op maaltijden en eventueel een hotel.

2.5. De huidige verordening is niet van toepassing op gevallen waarin een vlucht wordt geannuleerd en de luchtvaartmaatschappij hiervoor verantwoordelijk is. Krachtens de nieu-

we verordening is de luchtvaartmaatschappij verplicht contact met de passagiers op te nemen en hen te verzoeken hun reservering vrijwillig op te geven, tenzij zij kan aantonen dat de annulering uitsluitend is te wijten aan uitzonderlijke omstandigheden die buiten haar verantwoordelijkheid vallen.

2.6. Passagiers die niet van hun reservering willen afzien, hebben de in de par. 2.2, 2.3 en 2.4 genoemde rechten.

2.7. De huidige verordening heeft evenmin betrekking op langdurige vertragingen. Dat wordt rechtgezet met het nieuwe voorstel: passagiers kunnen in dat geval kiezen tussen een andere vlucht en terugbetaling van hun ticket. Bovendien hebben mensen met speciale behoeften, gehandicapten, hun begeleiders alsmede begeleide kinderen, recht op de in art. 9 van het voorstel genoemde prestaties alsmede op iedere andere bijstand die redelijkerwijs noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de bijzondere behoeften van deze passagiers tijdens het wachten.

2.8. Onder langdurige vertraging wordt verstaan: ten minste twee uur bij vluchten tot 3 500 km en ten minste vier uur bij vluchten over een afstand van meer dan 3 500 km.

2.9. Tot slot wordt voorgesteld het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden tot chartervluchten (momenteel vallen alleen lijndiensten onder de verordening). Hiermee wordt geen afbreuk gedaan aan de rechten van passagiers op grond van de richtlijn betreffende pakketreizen⁽²⁾.

2.10. De voorgestelde verordening is van toepassing op betalende passagiers — waaronder passagiers die met Frequent Flyer-punten vliegen — die vertrekken vanuit een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is en op passagiers die een overeenkomst hebben met een communautaire luchtvaartmaatschappij of een tour-operator met betrekking tot een op het grondgebied van de Gemeenschap te koop aangeboden pakket en die vertrekken vanuit een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van de lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij gelijkwaardige compensatie en bijstand ontvangen in dat derde land.

2.11. Aan dit advies is een schematisch overzicht van de vigerende en de voorgestelde verordening toegevoegd.

2.12. De lidstaten dienen een instantie aan te wijzen die belast wordt met de handhaving van de verordening.

⁽¹⁾ COM(2001) 784 def. — 2001/0305 (COD).

⁽²⁾ Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten. PB L 158 van 23.6.1990, blz. 59.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het Comité is verheugd dat de Commissie het initiatief heeft genomen om een geheel nieuwe verordening voor te stellen en dat zij daarbij bepaalde verbeteringen heeft aangebracht die het Comité destijds in zijn advies over de verordening heeft voorgesteld. Bovendien heeft de Commissie ook sommige suggesties overgenomen die het Comité in zijn advies over haar eerdere voorstel tot wijziging van de verordening heeft aangedragen, ook al is dit voorstel uiteindelijk niet aangenomen.

3.2. Helaas heeft de Commissie geen gedetailleerde statistische gegevens kunnen overleggen over het aantal passagiers dat in de EU de toegang aan boord wordt geweigerd. In de VS is het Department of Transport belast met het opstellen van de hier bedoelde statistieken over vertragingen, instapweigeringen, enz. ⁽¹⁾

3.3. Het Comité hoopt dat het voor luchtvaartmaatschappijen minder aantrekkelijk wordt stelselmatig vluchten te overboeken en passagiers te weigeren doordat zij straks vanwege de hoogte van de compensatiebedragen niet langer aan dergelijke praktijken kunnen verdienen. Ook kijkt het uit naar de door de Commissie aangekondigde regelmatige rapportage over deze materie.

3.4. Mede uit de rechtsgrondslag dient duidelijk te blijken dat de voorgestelde verordening in de eerste plaats tot doel heeft de consument te beschermen ⁽²⁾.

4. Specifieke opmerkingen

4.1. Artikel 7, lid 1

4.1.1. De Commissie stelt voor om het compensatiebedrag te koppelen aan de prijs van het vliegticket en te bepalen op het dubbele van de normale prijs van een business class-ticket. De nieuwe verordening zal echter ook van toepassing zijn op kleinere regionale vluchten (maximaal zestig zitplaatsen en zonder business class) pakketreizen, vakantiearrangementen en andere reisformules. De ticketprijzen voor chartervluchten liggen aanzienlijk lager dan die voor business class op lijnvluchten. In vergelijking kunnen de ticketprijzen bij kleinere regionale vluchten met maximaal zestig zitplaatsen en zonder business

class ook lager liggen. Is het compensatiebedrag bij instapweigeren in alle gevallen hetzelfde, dan wordt de chartermaatschappij, in vergelijking met de maatschappij die lijnvluchten verzorgt, aanzienlijk zwaarder gestraft. Dit is niet fair.

4.1.2. Aanbeveling

Bekeken moet worden of het in art. 7, lid 1 voorgestelde compensatiebedrag wel fair is. Eventueel zou dit bedrag gerelateerd moeten worden aan de prijsverhouding tussen chartervluchten, kleinere regionale vluchten en lijnvluchten.

4.2. Artikel 7, lid 2

4.2.1. In zijn advies (TRA/357, 1 juli 1998) over het eerdere voorstel van de Commissie tot wijziging van de verordening stemde het Comité ermee in dat het compensatiebedrag gehalveerd kan worden indien een passagier van een overboekt vliegtuig een andere vlucht wordt aangeboden waarmee hij binnen twee uur na de geplande aankomsttijd (bij vluchten tot 3 500 km) c.q. binnen vier uur na de geplande aankomsttijd (bij langere vluchten) op zijn bestemming aankomt. Wel vond het Comité het redelijk een tijdsbestek van één resp. twee uur te hanteren (voor korte resp. lange vluchten).

4.2.2. Aanbeveling

Wanneer een luchtvaartmaatschappij een passagier die wordt geweigerd, een andere vlucht kan aanbieden waarmee hij binnen één uur na de geplande aankomsttijd (bij vluchten tot 3 500 km) c.q. twee uur na de geplande aankomsttijd (bij langere vluchten) op zijn bestemming aankomt, zou het compensatiebedrag gehalveerd moeten worden.

4.3. Artikel 19

4.3.1. De Commissie brengt uiterlijk op 1 januari 2008 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad. Daarnaast zou zij echter elke vijf jaar op basis van eigen onderzoek en inlichtingen van de lidstaten een verslag over de toepassing van de verordening moeten opstellen.

4.3.2. Aanbeveling

De Commissie zou elke vijf jaar op basis van verslagen van de lidstaten een verslag over de toepassing van de verordening moeten indienen.

4.4. Overige opmerkingen

4.4.1. Het Comité pleit ervoor dat de verordening en met name de compensatiebedragen regelmatig worden herzien,

⁽¹⁾ Homepage: www.dot.gov/airconsumer.

⁽²⁾ Het voorstel omvat ook pakketreizen, i.e. diensten zoals gedefinieerd in art. 2, lid 1 van Raadsrichtlijn 90/314/EEG, maar heeft geen betrekking op de in deze richtlijn verankerde rechten van de passagiers.

bijv. in het kader van het in artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 2409/92⁽¹⁾ bedoelde jaarlijkse overleg met vertegenwoordigers van organisaties van luchtvaartgebruikers. Tijdens deze herziening moet gekeken worden naar de kosten voor de partijen die de verordening moeten uitvoeren, naar de baten voor de consumenten, naar de algemene ontwikkeling in de passagiersluchtvaart en naar de ontwikkeling van het aantal passagiers dat wordt geweigerd.

4.4.2. Aanbeveling

Voordat tot herziening van de verordening wordt overgegaan zou de Commissie in overleg met de betrokken partijen,

(1) Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten, PB L 240 van 24.8.1992, blz. 15.

waaronder vertegenwoordigers van Europese en regionale organisaties uit de luchtvaartsector en organisaties van luchtvaartgebruikers, de kosten en baten van de verordening moeten evalueren.

5. Conclusie

5.1. Onder voorbehoud van bovenstaande aanbevelingen is het Comité het ermee eens dat een verordening inzake compensatie bij weigering wegens overboeking nog steeds noodzakelijk is. Het is verheugd over de voorgestelde aanpassing van de bedragen en over het feit dat deze verordening ook in geval van annulering en langdurige vertragingen en voor zowel lijn- als chartervluchten zal gelden.

SAMENVATTING VAN DE VOORSTELLEN

GEREGELDE VLUCHTEN		
	Bestaande regeling	Voorgestelde nieuwe regeling
Instapweigering	Een passagier heeft de volgende drie rechten: — financiële compensatie (75 tot 300 EUR), en — keuze tussen een andere vlucht en terugbetaling van de ticket, en — verzorging tijdens het wachten: consumpties, maaltijden, hotels.	1) Exploitant is verplicht mensen te vragen vrijwillig hun boekingen op te geven in ruil voor overeen te komen voordelen (en ook de keus te geven tussen een andere vlucht en terugbetaling van het ticket). 2) Indien desondanks de toegang tot de vlucht wordt geweigerd, heeft een passagier de volgende drie rechten: — hogere financiële compensatie (375 tot 1 500 EUR), en — de keuze tussen een andere vlucht of terugbetaling van de ticket, en — verzorging tijdens het wachten: consumpties, maaltijden, hotels.
Annulering (indien exploitant verantwoordelijk is)	Niet geregeld	3) Exploitant is verplicht de passagiers te contacteren en mensen te zoeken die bereid zijn hun boeking af te staan 4) Een passagier die zijn boeking niet wil opgeven heeft de volgende drie rechten: — zelfde financiële compensatie als bij instapweigering (375 tot 1 500 EUR), en — keuze tussen een andere vlucht of terugbetaling van de ticket, en — verzorging tijdens het wachten: consumpties, maaltijden, hotels.
Lange vertraging	Niet geregeld	5) Een passagier heeft de keuze tussen een andere vlucht of terugbetaling van de ticket. 6) Passagiers met bijzondere behoeften en mindervaliden hebben recht op een minimum aan verzorging tijdens het wachten: consumpties, maaltijden, hotels.

ONGEREGELDE VLUCHTEN		
	Bestaande regeling	Voorgestelde nieuwe regeling
Instapweigering	Niet geregeld	Als hierboven
Annulering	Niet geregeld	Als hierboven
Lange vertraging	Niet geregeld	Als hierboven

Brussel, 17 juli 2002.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
G. FRERICHS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap”

(COM(2002) 8 def. — 2002/0014 (COD))

(2002/C 241/06)

De Raad heeft op 31 januari 2002 besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 19 juni 2002 goedgekeurd; rapporteur was de heer Santillán Cabeza.

Het Comité heeft tijdens zijn 392e zitting van 17 en 18 juli 2002 (vergadering van 17 juli) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Naar aanleiding van het ongeluk bij Puerto Plata⁽¹⁾ heeft de Commissie op verzoek van de Raad voorstellen uitgewerkt om de veiligheid van Europese burgers die met het vliegtuig reizen te vergroten. Met het oog hierop is een groep van vooraanstaande deskundigen op het gebied van de veiligheid in de luchtvaart in het leven geroepen, met wier hulp de Commissie een EU-strategie voor een veiliger luchtvaart⁽²⁾ heeft ontwikkeld. Deze strategie steunde op twee pijlers. Enerzijds een verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en

tot oprichting van een Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (AESA), die op 27 september 2000 is goedgekeurd⁽³⁾.

1.2. Anderzijds wilde de Commissie ervoor zorgen dat de veiligheidsnormen ook door derde landen worden nageleefd. In 1997 publiceerde zij daarom het voorstel voor een richtlijn inzake een procedure om na te gaan hoe veilig de luchtvaartuigen van derde landen zijn die EU-luchthavens aandoen⁽⁴⁾. Dit voorstel, waarover het ESC een advies uitbracht⁽⁵⁾, kwam te vervallen doordat de in artikel 252 van het Verdrag van Amsterdam vastgestelde termijn werd overschreden.

(1) Dominicaanse Republiek; in 1996 stortte hier een door een Duitse exploitant gecharterd Turks vliegtuig neer, waarbij 176 passagiers om het leven kwamen.

(2) SEC(96) 2083 def.

(3) COM(2000) 595 def.

(4) COM(97) 55 def.

(5) CES 1175/97, rapporteur: de heer Mobbs.