

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om införande av gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar"

(KOM(2001) 784 slutlig – 2001/0305 COD)

(2002/C 241/05)

Den 30 januari 2002 beslutade rådet i enlighet med artikel 80 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovan nämnda förslag.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 19 juni 2002. Föredragande var Bo Green.

Vid sin 392:a plenarsession den 17–18 juli 2002 (sammanträdet den 17 juli 2002) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 121 röster för, 2 röster emot och 1 nedlagd röst.

1. Bakgrund

1.1. Med kännedom om behovet av gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpassagerare som nekats ombordstigning antog gemenskapen 1991 förordning (EEG) nr 295/91 ⁽¹⁾.

1.2. År 1998 drog kommissionen slutsatsen att det var nödvändigt att utvidga och förtydliga bestämmelserna genom ett förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EEG) nr 295/91 (KOM(1998) 41 slutlig – 98/0022 (SYN) ⁽²⁾.

1.3. Förslaget, som ändrades genom Europaparlamentets yttrande ⁽³⁾, skulle ha utvidgat förordningens tillämpningsområde betydligt. Exempelvis skulle det även ha omfattat charterflyg, flygningar från icke-EU-länder till flygplatser i EU, inställda flygningar av andra skäl än säkerhetsskäl, elektroniska biljetter och förbättrad information till passagerare om deras rättigheter.

1.4. I sitt yttrande om förslaget drog EESK följande slutsats: "Med reservation för vad som kan framkomma av en uttöm-

mande analys av kostnader och fördelar, instämmer kommittén i att det fortfarande finns ett behov av en förordning om kompensation vid nekad ombordstigning på grund av överbokning. Det nu gällande förordningen har varit effektiv men behöver ändras för att lösa problem som uppkommit efter det att den antogs ⁽⁴⁾".

1.5. Förslaget antogs emellertid inte av rådet på grund av oenighet kring tillämpningen av förordningen på Gibraltars flygplats.

1.6. I sitt meddelande om skydd av flygpassagerarnas intressen i Europeiska unionen ⁽⁵⁾ meddelade kommissionen att man hade för avsikt att dra tillbaka förslaget från 1998 och istället lägga fram ett mer omfattande förslag.

1.7. I maj 2001 införde bland annat Sammanslutningen av europeiska flygbolag ⁽⁶⁾ frivilliga åtgärder rörande förbättrad kvalitet på service och rekommenderade att medlemmarna vidtog dessa, vilket flertalet förväntas göra. Det är ett viktigt steg framåt, men rekommendationen omfattar inte kompensation och assistans till passagerare som nekats ombordstigning

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekats ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik, EGT L 36, 8.2.1991, s. 5.

⁽²⁾ Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av rådets förordning (EEG) nr 295/91 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekats ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik, KOM(98) 41 slutlig, 30.1.1998.

⁽³⁾ Ändrat förslag till rådets förordning (EG) om ändring av rådets förordning (EEG) nr 295/91 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekats ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik, KOM(98) 580 slutlig, 19.10.1998.

⁽⁴⁾ Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande TRA/357 om 'Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 295/91 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekats ombordstigning på luftfartyg i regelbunden trafik' (KOM(98) 41 slutlig).

⁽⁵⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet: Skydd av flygpassagerarnas intressen i Europeiska unionen, KOM (2000) 365 slutlig, 21.6.2000.

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

eller vars flyg har ställts in. Enligt kommissionen bör således bestämmelser införas för att skydda dessa passagerare.

1.8. Mot denna bakgrund har kommissionen nu lagt fram föreliggande förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma bestämmelser om kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar ⁽¹⁾. Av förslaget artikel 20 framgår att den nuvarande förordningen (EEG) nr 295/91 bör upphävas.

2. Kommissionens förslag

2.1. Enligt den nuvarande förordningen har en passagerare följande tre rättigheter:

- Ekonomisk kompensation (mellan 75 och 300 EUR).
- Val mellan ombokning till en annan flygning och ersättning för biljetten.
- Service medan man väntar – förfriskningar, måltider, hotell.

2.2. Kommissionen föreslår nu att en operatör i samband nekande av ombordstigning skall bli skyldig att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot kompensationer som operatören och den frivillige skall förhandla och enas om. Kompensationen skall återspegla värdet av olägenheterna för varje passagerare.

2.3. Endast om det inte skulle finnas tillräckligt många frivilliga skulle operatörerna kunna neka ombordstigning. Personer som nekas ombordstigning kommer att ha samma rättigheter som nu, med den skillnaden att den ekonomiska ersättningen höjs till mellan 375 EUR och 1 500 EUR beroende på avståndet (kortare eller längre än 3 500 km).

2.4. Passagerare som nekats ombordstigning skall dessutom ha rätt att välja mellan ersättning för biljetten och eventuellt gratis hemresa eller ombokning till en annan flygning snarast möjligt. Passagerare som nekas ombordstigning skall dessutom ha rätt till service i form av måltider och eventuellt hotell.

2.5. Inställda flygningar som operatören är ansvarig för omfattas inte av den nuvarande förordningen. Enligt det nya förslaget åläggs operatören att kontakta passagerarna och

uppmåna dem att frivilligt avstå från sina platsreservationer såvida inte operatören kan bevisa att exceptionella omständigheter råder som operatören inte kan ta ansvar för.

2.6. En passagerare som inte frivilligt avstår från sin platsreservation åtnjuter hädanefter de rättigheter som anges under punkterna 2.2, 2.3 och 2.4.

2.7. I motsats till den nuvarande förordningen omfattar det nya förslaget även bestämmelser avseende kraftiga förseningar. Passageraren kan välja mellan ombokning på ett annat flyg eller ersättning för biljetten. Vidare har passagerare med särskilda behov och passagerare med funktionshinder, medföljande person och barn som reser ensamma rätt till de tjänster som anges i artikel 9 och all annan service som rimligen kan krävas för att dessa personers särskilda behov skall uppfyllas i väntan på en senare flygning.

2.8. Med långa väntetider menas två timmar för flygningar under 3 500 km och fyra timmar för flygningar över 3 500 km.

2.9. I motsats till den befintliga förordningen som enbart täcker reguljära flygningar skall förordningens tillämpningsområde enligt förslaget utvidgas till att även omfatta icke-reguljära flygningar, inbegripet sådana som ingår i paketresor. Detta påverkar inte de passagerarrättigheter som fastställts i paketresedirektivet ⁽²⁾.

2.10. Denna förordning gäller för betalande passagerare, även de som betalar med bonuspoäng, som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, och för passagerare som har avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller med en researrangör om ett resepaket vilket bjuds ut till försäljning inom gemenskapens territorium och som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida de inte får kompensation och assistans i det tredje landet.

2.11. En schematisk översikt över den nuvarande förordningen och förslaget till ny förordning bifogas i bilaga.

2.12. Varje medlemsstat skall utse det organ som skall ha ansvar för att genomföra förordningen.

⁽¹⁾ KOM(2001) 784 slutlig – 2001/0305 (COD).

⁽²⁾ Rådets direktiv 90/314/EEG om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang, EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

3. Allmänna kommentarer

3.1. EESK ställer sig positiv till att kommissionen har tagit initiativ till en helt ny reviderad förordning och att kommissionen infört ett antal av de förbättringar som EESK föreslog i sitt yttrande om den ursprungliga förordningen. Även ett antal förbättringar som EESK föreslog i sitt yttrande om kommissionens förslag till ändring av den ursprungliga förordningen har nu tagits med, trots att förslaget till ändring inte antogs.

3.2. EESK beklagar att kommissionen inte har kunnat offentliggöra detaljerad europeisk statistik över hur ofta ombordstigningar nekas. I USA sammanställer transportministeriet varje månad statistik över förseningar, nekade ombordstigningar, osv. (1).

3.3. EESK hoppas att nekad ombordstigning av kommersiella skäl kommer att begränsas på grund av de höga ersättningskostnaderna som bygger på att operatörerna inte skall kunna tjäna på att systematiskt överboka och neka ombordstigning. EESK emotser kommissionens aviserade regelbundna rapporter på området.

3.4. Det bör preciseras och tydligt framgå av lagstiftningsunderlaget att förslaget i första hand har utgångspunkt i konsumentskydd (2).

4. Särskilda kommentarer

4.1. Artikel 7.1

4.1.1. Kommissionen föreslår att kompensationen kopplas till flygbiljettpriset och fastställs till ett belopp som är dubbelt så högt som priset på de flesta biljettpriser i affärsklass. Den nya förordningen skall även tillämpas på mindre regionala flygningar (högst 60 passagerare och ingen affärsklass) samt på paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang. Biljettpriserna per passagerare på icke-regelbundna flygningar är betydligt lägre än biljettpriserna i affärsklass på regelbundna flygningar. På samma sätt kan biljettpriserna vara lägre på mindre regionala flygningar med högst 60 passagerare och utan affärsklass. Om kompensationen vid nekad ombordstigning

är densamma i samtliga fall "straffas" operatörer för regionala och icke-regelbundna flygningar i förhållande till biljettpriset i betydligt större utsträckning än operatörer för regelbundna flygningar. Detta är inte rimligt.

4.1.2. Rekommendation

Man bör överväga om storleken på den kompensation som föreslås i artikel 7.1 är rimlig. Eventuell kan kompensationen variera beroende på om det rör sig om regelbundna flygningar, mindre regionala flygningar eller icke-regelbundna flygningar.

4.2. Artikel 7.2

4.2.1. I sitt yttrande TRA/357 av den 1 juli 1998 om kommissionens förslag till översyn av den ursprungliga förordningen ställde sig EESK positiv till att ersättningen får sättas ned med 50 procent när en passagerare nekas ombordstigning på den bokade flygningen och erbjuds ombokning och anländer till sin slutliga bestämmelseort högst två timmar senare än den tidtabellsenliga ankomsttiden för flygningar upp till 3 500 km eller fyra timmar för längre flygningar. EESK ansåg emellertid att det var rimligt att den tillåtna förseningen begränsades till en timme istället för två timmar och till två timmar istället för fyra timmar.

4.2.2. Rekommendation

När en passagerare som nekas ombordstigning på den bokade flygningen erbjuds ombokning och anländer till sin slutliga bestämmelseort högst en timme senare än den tidtabellsenliga ankomsttiden för flygningar upp till 3 500 km, eller två timmar för längre flygningar, får ersättningen sättas ned med 50 procent.

4.3. Artikel 19

4.3.1. Senast den 1 januari 2008 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet. Kommissionen bör emellertid vart femte år utarbeta en rapport om tillämpningen av förordningen på basis av såväl egna undersökningar som rapporter från medlemsstaterna.

4.3.2. Rekommendation

Kommissionen bör vart femte år lägga fram en rapport om tillämpningen av förordningen på basis av rapporter som utarbetas i medlemsstaterna.

4.4. Andra kommentarer

4.4.1. EESK skulle gärna se att förordningen och i synnerhet kompensationsbeloppen regelbundet granskades, exempelvis i samband med de årliga möten med representanter för

(1) Se transportministeriets hemsida på adressen www.dot.gov/airconsumer.

(2) Förslaget omfattar även paketresor, dvs. den service som fastställs i artikel 2.1 i rådets direktiv 90/314/EEG utan att förslaget påverkar de rättigheter som tillskrivs passagerarna enligt direktivet.

konsumentorganisationer inom luftfarten som föreskrivs i artikel 8 i förordning (EEG) 2409/92 ⁽¹⁾. Vid granskningen skall hänsyn tas till kostnaderna för de parter som skall genomföra förordningen, de fördelar som förordningen innebär för konsumenterna och till den allmänna utvecklingen inom passagerarflygsektorn och utvecklingen med avseende på nekade ombordstigningar.

4.4.2. Rekommendation

Innan förordningen granskas bör kommissionen i samråd med alla berörda parter, exempelvis representanter för flygbolagens

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik, EGT L 240, 24.8.1992, s. 15.

europiska och regionala organisationer och konsumentorganisationer inom luftfarten, göra en bedömning av de kostnader och de fördelar som bestämmelserna i förordningen medför.

5. Slutsats

5.1. Med förbehåll för ovannämnda rekommendationer delar EESK kommissionens uppfattning att det fortfarande finns behov av en förordning om utbetalning av kompensation för nekad ombordstigning på grund av överbokning. EESK ställer sig positiv till den föreslagna anpassningen av beloppen och utvidgningen av förordningens tillämpningsområde till att även omfatta kraftiga förseningar både när det gäller regelbundna flygningar och paketresor.

SAMMANFATTNING AV FÖRSLAGEN

Flygning i regelbunden lufttrafik		
	Befintlig förordning	Förslag till ny förordning
Nekad ombordstigning	En passagerare har följande tre rättigheter: — ekonomisk kompensation (mellan 75 och 300 EUR), och — val mellan ombokning till en annan flygning och ersättning för biljetten, och — service medan man väntar – förfriskningar, måltider, hotell.	1) Skyldighet för operatörerna att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot överenskomna förmåner (samt att erbjuda val mellan ombokning till en annan flygning och ersättning för biljetten). 2) Om passageraren ändå nekats ombordstigning har denne följande tre rättigheter: — högre ekonomisk kompensation (mellan 375 och 1 500 EUR), och — val mellan ombokning till en annan flygning och ersättning för biljetten, och — service medan man väntar (förfriskningar, måltider, hotell).
Inställd flygning (om operatören är ansvarig)	Omfattas inte	3) Skyldighet för operatörerna att kontakta passagerarna och att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer. 4) En passagerare som inte anmäler sig som frivillig har följande tre rättigheter: — ekonomisk kompensation som vid nekad ombordstigning (mellan 375 och 1 500 EUR), och — val mellan ombokning till en annan flygning och ersättning för biljetten, och — service medan man väntar (förfriskningar, måltider, hotell).
Stora förseningar	Omfattas inte	5) En passagerare har rätt att välja mellan ombokning till en annan flygning och ersättning för biljetten. 6) Passagerare med särskilda behov och personer med nedsatt rörelseförmåga skall ha rätt till en viss garanterad service medan de väntar (förfriskningar, måltider, hotell).

ICKE-REGELBUNDNA FLYGNINGAR		
	Befintlig förordning	Förslag till ny förordning
Nekad ombordstigning	Omfattas inte	Som ovan
Inställd flygning	Omfattas inte	Som ovan
Stora förseningar	Omfattas inte	Som ovan

Bryssel den 17 juli 2002.

Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Göke Frerichs

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen"

(KOM(2002) 8 slutlig – 2002/0014 COD)

(2002/C 241/06)

Den 31 januari 2002 beslutade rådet att i enlighet med artikel 80.2 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 19 juni 2002. Föredragande var Sergio Santillán Cabeza.

Vid sin 392:a plenarsession den 17–18 juli 2002 (sammanträdet den 17 juli 2002) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande enhälligt:

1. Inledning

1.1. Efter flygolyckan i Puerto Plata⁽¹⁾ uppmanade rådet kommissionen att utarbeta förslag för att garantera säkerheten för europeiska medborgare som reser med flyg. Kommissionen tillsatte för detta ändamål en grupp av flygsäkerhetsexperten på hög nivå och utarbetade med deras hjälp en gemenskapsstrategi för bättre flygsäkerhet⁽²⁾. Det resulterade i två initiativ: Det ena bestod av en förordning som fastställer gemensamma

bestämmelser på luftfartsområdet och inrättar en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EASA). Förordningen antogs den 27 september 2000⁽³⁾.

1.2. Det andra syftade till att garantera att säkerhetsnormerna även uppfylls av luftfartyg från tredje land. Kommissionen föreslog därför 1997 ett direktiv om säkerhetskontroll av flygplan från tredje land som trafikerar flygplatser i gemenskapen⁽⁴⁾. Detta förslag, som Ekonomiska och sociala kommittén yttrade sig om⁽⁵⁾, blev inaktuellt eftersom det inte antogs inom den tidsfrist som föreskrivs i artikel 252 i Amsterdamfördraget.

⁽¹⁾ Dominikanska republiken. 1996 omkom 176 passagerare i en olycka med ett turkiskt flygplan som chartrats av en tysk researrangör.

⁽²⁾ SEK(96) 2083 slutlig.

⁽³⁾ KOM(2000) 595 slutlig.

⁽⁴⁾ KOM(97) 55 slutlig.

⁽⁵⁾ CES 1175/97; föredragande: Michael Mobbs.