



Översyn av flygpassagerares rättigheter 2012/13:FPM91

Justitiedepartementet

2013-04-25

Dokumentbeteckning

KOM (2013) 130

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage

Sammanfattning

Kommissionen har initierat en översyn av flygpassagerares rättigheter. Som ett resultat av detta föreslår kommissionen ändringar i förordningen om gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. Det föreslås även ändringar i förordningen om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage. Syftet med förslaget är att säkerställa en mer effektiv och konsekvent tillämpning av passagerarrättigheterna samtidigt som hänsyn också tas till den ansträngda ekonomiska situation som flera flygbolag befinner sig i. Framförallt tar förslaget sikte på en justering av rätten till kompensation och assistans. Vidare föreslår kommissionen att tvingande reglering införs för att motverka utvecklingen av viss för passagerarna negativ affärspraxis. Kommissionen föreslår också att vissa tvingande bestämmelser om hanteringen av och ansvaret för handbagage och incheckat bagage införs. Dessutom föreslår kommissionen att den beslutade höjningen av begränsningsbeloppen i Montrealkonventionen ska genomföras i unionsrätten. Slutligen berör förslaget frågan om den nationella tillämpningen av och tillsynen över efterlevnaden av de aktuella förordningarna. Regeringen välkomnar förslaget.

1.1 Ärendets bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) 295/91 började tillämpas den 17 februari 2005. Förordningen innehåller bestämmelser om flygpassagerares rätt till kompensation och assistans i samband med att de nekas ombordstigning eller drabbas av inställda eller kraftigt försenade flygningar. Bland annat har flygbolagen skyldighet att under vissa förutsättningar tillhandahålla assistans i form av måltider och hotellrum samt betala kompensation om upp till 600 euro beroende på resans längd i samband med att en avgång ställs in eller försenas. Flygbolagen har också en skyldighet att informera passagerarna om vilka rättigheter de har enligt förordningen. Bestämmelserna har närmast karaktären av konsumenträttslig reglering även om passagerare som reser i tjänsten också omfattas av bestämmelserna. En närmare beskrivning av innehållet i den nuvarande lydelsen av förordning (EG) nr 261/2004 återfinns i prop. 2006/07:3 Ändringar i luftfartslagen, s. 12–15.

Förordning (EG) nr 261/2004 innehåller inte några bestämmelser om ansvaret för dödsfall och personskador som drabbar passagerare och heller inte förlust av eller skador på bagage. Dessa frågor regleras istället av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage. Den sistnämnda förordningen inkorporerar i stora stycken ansvarsbestämmelserna i Internationella luftfartsorganisationens (ICAO) konvention den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen). En närmare redogörelse för ansvarsbestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 samt Montrealkonventionen finns i prop. 2002/03:18 Ersättning vid flygolyckor, s. 23–29.

I april 2007 publicerade kommissionen en rapport rörande tillämpningen av förordning (EG) nr 261/2004. I rapporten konstaterade kommissionen att det förelåg brister rörande efterlevnaden av bestämmelserna och hur den nationella tillsynen över förordningen fungerade. Enligt kommissionen har sedan rapporten lades fram situationen visserligen förbättrats, men fortsatt kvarstår en rad problem på området. Problemen hänger dels samman med utvecklingen inom luftfartssektorn, dels med själva utformningen av förordning (EG) nr 2027/97 och (EG) nr 261/2004.

Beträffande utvecklingen inom luftfartssektorn gäller att branschen under flera år lidit av en vikande lönsamhet. Samtidigt har konkurrensen ökat kraftigt genom tillkomsten av en rad lågprisbolag. Det har lett till att systemet med assistans och kompensationen enligt förordning (EG) nr 261/2004 kommit att utgöra en tung ekonomisk börda för delar av branschen.

Framförallt gäller det i fråga om mindre flygbolag som bedriver trafik på regionala flyglinjer med små flygplan och få passagerare. Dessa flygbolag har ofta saknat möjlighet att kompensera sig för de ökade kostnaderna genom att höja biljettpiserna. Även för de stora flygbolagen har förordningen inneburit ekonomiska påfrestningar. På grund av utsläppet av aska från den isländska vulkanen Eyjafjallajökull i april 2010 stängdes den europeiska lufttrafiken av under en längre tid. I samband med detta tvingades flygbolagen lämna assistans till ett mycket stort antal strandsatta passagerare i form av bland annat hotellrum och alternativa hemtransporter med buss eller tåg med stora kostnader som följd.

Lågprisbolagens inträde på marknaden har också lett till att affärspraxis i högre grad kommit att skifta mellan olika flygbolag. Bland annat tillämpar flygbolagen inte sällan olika bestämmelser rörande hanteringen av bagage, vilket ställer till problem för passagerarna i samband med byten av flyg. Det förekommer även att flygbolag kräver att passageraren har nyttjat utresan för att denne ska få göra bruk av återresan som köpts inom ramen för samma biljett (no show policy). I vissa fall tvingas också passagerare vara kvar i flygplanet under lång tid i väntan på start (Tarmac delay). I samband med inställda eller kraftigt försenade flygningar måste ibland passagerare vänta orimligt länge på den alternativa transporten eftersom vissa flygbolag vägrar att boka om passagerare till en flygning med ett annat bolag. Det stora antalet förfrågningar och klagomål rörande flygpasagerares rättigheter (ca 68 000 per år inom EU) visar också att passagerarna har svårt att få ersättning från flygbolagen (Rapport om EU-medborgarskapet 2010, KOM(2010) 603 slutlig, avsn. 2.2.1). Vidare upplevs den skiftande affärspraxisen inte sällan som förvirrande och i vissa fall orättvis av passagerarna.

Även utformningen av förordning (EG) nr 2027/97 och (EG) nr 261/2004 har i sig givit upphov till en rad problem. På flera punkter framstår bestämmelserna i den sistnämnda förordningen som oklara. Det gäller inte minst definitionen av vad som ska anses utgöra extraordinära omständigheter där flygbolagen inte behöver betala kompensation. Oklarheterna har lett till en rad tvister mellan passagerare och flygbolag. Till detta kommer också att EU-domstolens tolkning av bestämmelserna i förordningen i vissa avseenden varit kostnadsdrivande. Genom det så kallade Sturgeon-målet (C-402/07) har skapats en tröskel där passageraren efter tre timmars försening automatiskt är berättigad till kompensation eftersom avgången då anses som inställd. Sturgeon-målet har tillsammans med den restriktiva tolkningen av vad som utgör extraordinära omständigheter i det så kallade Wallentin-målet (C-549/07) lett till ett omfattande ansvar för flygbolagen vid förseningar och inställda avgångar. I förstone skulle en sådan utveckling i rättspraxis kunna verka gynnsamt för resenärerna, men i praktiken har den enligt kommissionen lett till att flygbolagen i högre utsträckning än tidigare kommit att vägra att betala kompensation till passagerare.

Vidare varierar utformningen av och effektiviteten i sanktionerna i anslutning till förordning (EG) nr 261/2004 starkt mellan medlemsstaterna.

Det finns heller inte något krav i förordning (EG) nr 2027/97 på någon särskild nationell instans som ska hantera klagomål rörande ansvar för förkommet eller skadat bagage. Här är passagerarna i flera medlemsstater hänvisade till allmänna domstolar med sina krav. I praktiken innebär detta att det kan vara svårt att få ersättning för bagage som försenats, förlorats eller förstörts under resan samtidigt som detta utgör relativt vanligt förekommande skador. Tillsammans med bristande information och att flygbolagen inte sällan har dåliga rutiner för att hantera klagomål och krav leder detta till att passagerarna i slutänden inte får den assistans och den kompensation de är berättigade till enligt förordningarna. Enligt kommissionen föreligger därför ett behov av att justera bestämmelserna rörande passagerares rättigheter i förordning (EG) nr 2027/97 och (EG) nr 261/2004.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Rätten till kompensation och assistans justeras

I syfte att säkerställa en mer effektiv tillämpning av passagerarrättigheterna och samtidigt ta hänsyn till den ansträngda ekonomiska situation som många flygbolag befinner sig i föreslår kommissionen ett antal ändringar i förordning (EG) nr 261/2004. Således föreslås en precisering av vad som ska anses utgöra extraordinära händelser som befriar från skyldigheten att betala kompensation (artikel 1.1 e i förslaget respektive artikel 2 m i förordningen i dess ändrade lydelse). Definitionen bygger på EU-domstolens uttalande i Wallentin-målet (C-549/07). För att ytterligare öka förutsebarheten föreslås att en bilaga med exempel på sådana omständigheter fogas till förordningen. Samtidigt föreslås en ändring som innebär att rätten till assistans i form av hotellrum vid inställda och försenade flygningar som beror på extraordinära händelser begränsas till tre dygn och till en kostnad av 100 euro per dygn och passagerare (artikel 1.9 i förslaget respektive artikel 9.4 i förordningen i dess ändrade lydelse). Beträffande regionala flygningar (maximalt 250 km) med flygplan som tar maximalt 80 passagerare föreslår kommissionen även att skyldigheten att tillhandahålla assistans i form av hotellrum helt tas bort (artikel 1.9 i förslaget respektive artikel 9.5 i förordningen i dess ändrade lydelse). Begränsningarna av rätten till assistans i dessa situationer kompenseras dock i någon mån av kraven på snabbare ombokning (se nedan) samt att flygbolagen ska ha krisplaner för hur strandade passagerare ska tas om hand (artikel 1.4 i förslaget respektive artiklarna 5.1 och 5.5 i förordningen i dess ändrade lydelse). Vidare omfattar dessa begränsningar heller inte passagerare med särskilda behov, som personer med nedsatt rörlighet och deras ledsagare, gravida kvinnor, personer i behov av särskild medicinsk hjälp samt ensamresande barn, förutsatt att flygbolaget meddelats om behovet senast 48 timmar före ordinarie avgångstid (artikel 1.11 i förslaget respektive artikel 11.3 i förordningen i dess ändrade lydelse).

Vidare föreslår kommissionen att det införs en explicit rätt till kompensation vid kraftiga förseningar (artikel 1.5 i förslaget respektive artikel 6.2 i förord-

ningen i dess ändrade lydelse). Förslaget innebär att den rätt till kompensation vid förseningar som etablerades av domstolen genom Sturgeon-målet (C-402/07) nu kodifieras. Samtidigt höjs emellertid den av domstolen i målet fastslagna tidpunkten för när flygbolagen måste betala kompensation från tre timmar till fem timmar i fråga om flygningar inom Europeiska unionen och flygningar till och från unionen på sträckor om maximalt 3 500 kilometer.

Sammantaget innebär förslaget att det skydd som passagerarna har enligt förordning nr 261/2004 vid inställda och kraftigt försenade avgångar i huvudsak består. Flygbolagen kommer även fortsättningsvis, med undantag för vissa regionala flygningar, att vara skyldiga att lämna assistans vid inställda och försenade flygningar trots att dessa har sin grund i extraordinära omständigheter som flygbolagen inte råder över. Vidare kommer enligt förslaget passagerarna fortsatt att vara berättigade till kompensation vid kraftiga förseningar. Hänsyn tas dock till flygbolagens ekonomiska situation genom att rätten till hotellrum i dessa situationer begränsas till tre dygn samt att skyldigheten att betala kompensation vid förseningar inträder först efter fem timmar istället för som idag tre timmar. Förslaget kan förväntas reducera dels flygbolagens ekonomiska påfrestningar vid extraordinära händelser, som exempelvis utsläppet av aska från den isländska vulkanen Eyjafjallajökull år 2010, dels antalet situationer där kompensation måste betalas ut till följd av försenad avgång.

1.2.2 Motverkande av viss för passagerarna negativ affärspraxis

I syfte att motverka utvecklingen av viss för passagerarna negativ affärspraxis sedan tillkomsten av förordning (EG) nr 261/2004 föreslår kommissionen ett antal förändringar. För det fall passagerarna inte kan ombokas till alternativa avgångar med samma flygbolag inom tolv timmar, ska flygbolaget vara skyldigt att använda sig av andra flygbolag för transporten (artikel 1.8 i förslaget respektive artikel 8.5 i förordningen i dess ändrade lydelse). Vidare föreslås passagerarna ha rätt till assistans redan efter två timmars väntan oberoende av resans längd (artikel 1.5 i förslaget respektive artikel 6.1 i förordningen i dess ändrade lydelse). I fråga om resor som innefattar flera flygningar föreslås att det flygbolag som orsakat förseningen ska svara för eventuell kompensation till passageraren medan det flygbolag som svarar för den missade avgången ska tillhandahålla assistans till passageraren (artikel 1.6 i förslaget respektive artikel 6a i förordningen i dess ändrade lydelse). En förutsättning för detta är att en biljett har utställts för hela resan och att flygbolagen kände till bytena. Genom förslaget tydliggörs också principen att en passagerare, vars utresa ombokats utan att meddelande lämnats senast två veckor i förväg, har samma rättigheter som en passagerare som drabbats av försening (artikel 1.5 i förslaget respektive artikel 6 i förordningen i dess ändrade lydelse). Kommissionen föreslår även att förseningar där passagerarna tvingas vänta ombord på flygplanet i avvaktan på start (Tarmac delays) ska omfattas av förordningen (artikel 1.5 i

förslaget respektive artikel 6 i förordningen i dess ändrade lydelse). En passagerare ska normalt sett ha rätt att efter en timme få tillgång till dricksvatten samt möjlighet till toalettbesök. Efter fem timmar ska passageraren ha rätt att lämna planet för att istället vänta i avgångshallen. Passageraren har då rätt till assistans. Vidare vill kommissionen även införa ett explicit förbud mot att neka en passagerare att utnyttja en återresa på den grunden att denne inte gjorde bruk av utresan, s.k. no show-policy (artikel 1.3 i förslaget respektive artikel 4.4 i förordningen i dess ändrade lydelse). Slutligen föreslår kommissionen också att en bestämmelse införs om att passagerarna ska få information om störningar och avbrott i trafiken så snart denna är tillgänglig (artikel 1.13 i förslaget respektive artikel 14 i förordningen i dess ändrade lydelse).

Även om de ovan nämnda förslagen främst berör passagerarnas situation är dessa även ägnade att i viss mån reglera flygbolagens förhållande till varandra. I situationer där en passagerare missat ett anslutningsflyg beroende på en försening under den första flygningen har det inte sällan framstått som oklart vilket ansvar de olika flygbolagen bär i fråga om skyldigheten att lämna assistans samt svara för kompensation. Det har fått vissa flygbolag att tveka att ställa ut genomgångsbiljetter som omfattar anslutningar som opereras av andra flygbolag. Genom det ovan beskrivna förslaget om rätten till assistans och kompensation vid resor som omfattar flera flygningar klargörs vad som gäller i dessa situationer. Här gäller också att de flygbolag som lämnat assistans många gånger har haft svårigheter att få ersättning för sina kostnader från det flygbolag som orsakat att passagerarna missade avgången. I flera fall har detta berott på utformningen av nationella bestämmelser och principer i medlemsstaterna rörande rätten till återkrav (regress). I tillägg till bestämmelsen om vilket flygbolag som ska svara för assistansen respektive kompensationen föreslår därför kommissionen en reglering med innebörden att bestämmelser i nationell rätt inte hindrar flygbolagen från att kräva ersättning av en tredje man som ansvarar för att en avgång ställs in eller försenas.

1.2.3 Hanteringen av och ansvaret för bagage

Beträffande hanteringen av bagage föreslår kommissionen att det i förordning (EG) nr 2027/97 införs ett explicit krav på att flygbolagen i samband med bokningen och på flygplatsen ska upplysa om kraven för att få medta bagage som handbagage samt om eventuella avgifter rörande bagage (artikel 2.21 i förslaget, svensk version, respektive artikel 6d i förordningen i dess ändrade lydelse). Vidare föreslås att passagerare på vissa villkor ska ha rätt att ta med mindre musikinstrument som handbagage samt att flygbolagen ska klargöra villkoren för att ta med större musikinstrument som incheckat bagage (artikel 2.21 i förslaget, svensk version, respektive artikel 6e i förordningen i dess ändrade lydelse).

I fråga om ansvaret för försenat bagage respektive förlust av och skador på bagage föreslås att flygbolagen ska ha skyldighet att tillhandahålla ett särskilt

formulär för klagomål (artikel 2.18 i förslaget, svensk version, respektive artikel 3.2 i förordningen i dess ändrade lydelse). Det har bedömts som särskilt viktigt eftersom reklamationsfristerna är mycket korta enligt Montrealkonventionen och att en passagerare därför på formella grunder lätt förlorar rätten att föra talan rörande uppkomna skador. Vidare föreslår kommissionen en bestämmelse om att ansvarsbegränsningsbeloppen rörande bagage ska åsidosättas i fråga om rörlighetshjälpmedel (artikel 2.21 i förslaget, svensk version, respektive artikel 6a i förordningen i dess ändrade lydelse). Genom att avge en särskild värdedeklaration ska flygbolagen ersätta förluster av och skador på rörlighetshjälpmedel med ett belopp som motsvarar egendomens fulla värde. Syftet är här att ge personer med funktionsnedsättning ett extra ersättningsrättsligt skydd beträffande skador på egendom som är nödvändig för att dessa personer ska kunna förflytta sig. Inte sällan kan sådan utrustning betinga ett stort värde för enskild person. Bestämmelser av liknande innebörd återfinns i de EU-förordningar som reglerar transporter med fartyg, tåg och buss.

1.2.4 Justering av ansvarsbegränsningsbeloppen

Den 30 november 2009 ändrades ansvarsbegränsningsbeloppen i Montrealkonventionen efter beslut av ICAO. Genom beloppen begränsas flygfraktförarens ansvar för bland annat dödsfall och skador som drabbar passagerare samt för förlust av och skador på bagage. De ursprungliga begränsningsbeloppen i konventionen höjdes med 13,1 % i syfte att kompensera för inflationen under de år som gått sedan konventionen antogs. Kommissionen föreslår av den anledningen att de nya ansvarsbegränsningsbeloppen införlivas med unionsrätten i förordning (EG) nr 2027/97 (artiklarna 2.19 och 2.20 samt bilaga 2 till förslaget, svensk version, respektive artiklarna 5.2 och 6.1 samt bilagan till förordningen i dess ändrade lydelse).

1.2.5 Ökad informationsplikt för flygbolagen

För att säkerställa att passagerarna ska kunna göra sina rättigheter gällande enligt förordning (EG) nr 261/2004 föreslår kommissionen att flygbolagen åläggs en skyldighet att informera passagerarna i samband med bokningen om rutinerna för handläggningen av klagomål och krav på assistans och kompensation inklusive vart passageraren kan vända sig med klagomålen och kraven (artikel 1.15 i förslaget respektive artikel 16a i förordningen i dess ändrade lydelse). Flygbolagen föreslås även ha en skyldighet att tillhandahålla system för elektronisk inlämning av klagomål och krav.

1.2.6 Den nationella tillsynen

Som ovan anmärkts har tillsynen över efterlevnaden av förordning (EG) nr 261/2004 varierat kraftigt mellan medlemsstaterna. I vissa stater har tillsynsmyndigheterna bedrivit en generell tillsyn medan i andra stater myndigheterna i fråga endast har fungerat som ett slags tvistlösningsorgan. I

förslaget från kommissionen klargörs att tillsynsmyndighetens primära roll är att bedriva en allmän tillsyn över att förordningen efterlevs medan handläggningen av individuella krav på kompensation och annan ersättning kan skötas av särskilda organ (artiklarna 1.14 och 1.15 i förslaget respektive artiklarna 16 och 16a i förordningen i dess ändrade lydelse). Förslaget är ägnat att tydliggöra att tillsynsmyndigheten i första hand ska bedriva en övergripande och proaktiv tillsyn i syfte att passagerarrättigheterna respekteras och inte endast begränsa sig till att söka lösa uppkomna tvister. Vidare utökas tillsynsmyndigheternas uppgifter till att även omfatta tillsyn över att bestämmelserna avseende ansvaret för bagage enligt förordning (EG) nr 2027/97 efterlevs.

Kommissionen anser att utbytet av information mellan tillsynsmyndigheterna i medlemsstaterna och mellan tillsynsmyndigheterna och kommission behöver öka i syfte att säkerställa en mer konsekvent tillämpning av bestämmelserna i förordning (EG) nr 261/2004. Kommissionen föreslår därför att bestämmelser om rapporteringskyldighet och formell samordning ska införas (artikel 1.15 i förslaget respektive artikel 16b i förordningen i dess ändrade lydelse).

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

I och med att såväl förordning (EG) nr 2027/97 som förordning (EG) nr 261/2004 automatiskt gäller som lag i Sverige kan ändringarna av förordningarna inte väntas leda till att den rent nationella lagstiftningen påverkas i någon högre utsträckning. Beroende på utfallet i förhandlingarna kan det bli fråga om att den kompletterande nationella regleringen i lagen (2010:510) om lufttransporter behöver ändras i vissa avseenden.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget väntas inte påverka varken den svenska statsbudgeten eller EU-budgeten. Det utökade kravet på tillsyn enligt förordning nr 2027/97 samt ökade krav på rapportering och samordning enligt förordning nr 261/2004 kan leda till en något ökad arbetsbörda för den nationella tillsynsmyndigheten, men detta bedöms sannolikt kunna rymmas inom den befintliga statsbudgeten.

Beträffande de samhällsekonomiska kostnaderna gäller att framförallt justeringen av bestämmelserna i förordning (EG) nr 261/2004 om rätten till assistans och kompensation kan leda till att flygbolagens kostnader minskar något trots att passagerarrättigheterna på vissa punkter stärks. Utöver detta gäller att flygbolagen uppnår ett skydd mot höga kostnader för assistans i samband med händelser av extraordinär karaktär som det isländska vulkanutbrottet.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar förslaget. I grunden delar regeringen kommissionens uppfattning, att passagerarna bör omfattas av ett starkt konsument- och ersättningsrättsligt skydd samtidigt som utvecklingen inom luftfartssektorn visar att det finns ett behov av att justera vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 261/2004 i syfte att lindra de ekonomiska påfrestningarna för flygbolagen. Regeringen välkomnar särskilt kommissionens förslag om en ökad samordning rörande tillämpningen av och tillsynen över efterlevnaden av framförallt förordning (EG) nr 261/2004. Idag är situationen sådan att vissa flygbolag i stort sett följer bestämmelserna i förordningen medan andra flygbolag mer eller mindre har satt i system att neka passagerarna deras rättigheter. Detta har lett till en situation där de sistnämnda flygbolagen på bekostnad av resenärerna har skaffat sig kostnadsfördelar gentemot övriga flygbolag på marknaden som lojalt följer förordningen. En effektivare och mer likvärdig tillämpning av och tillsyn över förordning (EG) nr 261/2004 utgör ett medel att komma till rätta med den otillfredsställande situationen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Övriga medlemsstaters syn på förslaget är i dagsläget inte känd.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har uttalat att det finns ett behov av säkerställa att passagerarna verkligen tillförsäkras rättigheterna i förordning (EG) nr 261/2004. Enligt Europaparlamentet utgör detta en av hörnstenarna i arbetet med att återupprätta passagerarnas förtroende för näringen.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

De olika remissinstansernas ståndpunkter är i dagsläget inte kända. Förslaget har remitterats, men remisstiden har ännu inte löpt ut. Flygbolagen har dock i samband med ett möte i Näringsdepartementet uttalat att bolagen är mycket angelägna om att bestämmelserna i förordning (EG) nr 261/2004 justeras så att hänsyn tas till den rådande mycket ansträngda ekonomiska situationen för flera flygbolag.

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 100(2) i fördraget. Förslaget är föremål för medbeslutandeförfarande mellan rådet och Europaparlamentet. Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen motiverar behovet av att vidta åtgärder på unionsnivån med att medlemsstaterna har begränsade möjligheter att på det aktuella området genomföra egna åtgärder i och med att unionen redan har kompetens avseende dessa frågor. Förslagen berör redan existerande regleringar i förordning (EG) nr 2027/97 och (EG) nr 261/2004. Vidare begränsas kostnaderna för de förslagna åtgärderna till de som är nödvändiga för att säkerställa en effektiv och konsekvent tillämpning av bestämmelserna i unionen. De kostnader som är förenade med förstärkningen av passagerarrättigheterna kompenseras också av de begränsningar i skyldigheten att lämna assistans och utge kompensations som föreslås. Regeringens bedömning är att förslaget står i överensstämmelse med såväl subsidiaritets- som proportionalitetsprincipen.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det irländska ordförandeskapet planerar att påbörja behandlingen av förslaget i rådet under sommaren 2013. Det inkommande litauiska ordförandeskapet har uppgett att ärendet kommer att prioriteras. Parallellt med detta kommer parlamentet att behandla förslaget. Justitiedepartementet har remitterat förslaget.

4.2 Fackuttryck/termer

ICAO – International Civil Aviation Organization. FN:s organ för civilt luftfartssamarbete. Organisationen har sitt säte i Montreal, Kanada.

No show-policy – bestämmelser i transportavtalet att passageraren inte kan göra bruk av återresa för det fall utresan inte har utnyttjats. Policyn har sin grund i att enkelbiljetter är dyrare än tur och retur-biljetter. Det kan därför vara lönsamt för en passagerare att köpa en tur och retur-biljett och sedan endast utnyttja en av resorna.

Tarmac delay – försenad avgång där flygplanet efter att passagerare tagits ombord tvingas vänta på marken i avvaktan på start.