



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 9. marts 2017
J. nr. 2017-1260

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 14. februar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm.del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 337:

Hvad er ministerens holdning til EU forordning 261/2004 om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser i lyset af en konkret sag, der blev nævnt af CEO for Danish Air Transport, Jesper Rungholm, under Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets åbne høring om luftfart, afholdt den 8. december 2016, hvor et flyselskab blev idømt kompensation ved Københavns Byret for forsinkelse, selvom det angiveligt kunne påvises, at forsinkelsen skyldes vejrforhold ved den oprindelige destination i Chambéry, hvorefter piloten valgte at lande i Grenoble? Er ministeren herunder enig med Jesper Rungholm i, at den pågældende forordning er uhensigtsmæssig og bl.a. animerer piloter og luftfartsselskaber til at flyve med fejl og mangler, da "flyet skal hjem" for at undgå straf i form af kompensation?

Svar:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for flypassagererne i EU.

For så vidt angår de situationer, hvor en afgang aflyses eller forsinkes med mere end tre timer, skal luftfartsselskaberne give passagererne et på forhånd defineret kompensationsbeløb, der varierer fra 250 EUR pr. passager op til 600 EUR pr. passager. Det afgørende for beløbets størrelse er distancen for den pågældende flyvning.

Et transporterende luftfartsselskab har imidlertid ikke pligt til at udbetale denne kompensation, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes 1) usædvanlige omstændigheder, 2) som ikke kunne have været undgået selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Begge betingelser skal opfyldes, før denne ansvarsfritagelsesregel kan finde anvendelse. Domspraksis på området har vist, at det er i meget få tilfælde, at flyselskaberne ikke er forpligtet til at udbetale kompensation.



Jeg mener, at det er vigtigt, at reglerne om flypassagerers rettigheder indrettes på en måde, så der tages hensyn til at sikre passagerernes rettigheder på den ene side, mens det på den anden side skal sikres, at reglerne om kompensation er rimelige og kan forvaltes fornuftigt af luftfartsselskaberne.

Det er i den sammenhæng væsentligt, at reglerne er så klare og enkle som muligt, og at de ikke skaber unødigt bureaukrati.

Jeg kan oplyse, at Folketingets Europaudvalg tilbage i 2014 gav den tidligere transportminister, Magnus Heunicke, mandat til at arbejde for mere enkle regler for, hvornår retten til kompensation udløses. Herunder blev det bl.a. aftalt, at regeringen skulle arbejde for, at kompensation ved forsinkelse udløses efter fem timer uanset kilometerafstande. Jeg synes, at denne indgangsvinkel er fornuftig.

Jeg ser også positivt på, at man fra EU-lovgivers side har udarbejdet et ændringsforslag til forordningen, hvor man på bilag 1 kan finde en ikke-udtømmende liste, som præciserer, hvad der kan betragtes som en usædvanlig omstændighed i forordningens forstand.

Listen må forventes at blive relevant i forhold til at få tydeliggjort, hvornår flyselskaberne kan undgå at betale kompensation ved lange forsinkelser m.m., når hændelsen eksempelvis er en konsekvens af dårlige vejrforhold eller tekniske fejl.

Jeg vil afslutningsvis understrege, at jeg klart lægger til grund, at flyselskaberne er deres sikkerhedsmæssige ansvar bevidst, og at der ikke spekuleres i passagerers og besætningsmedlemmers sikkerhed for at undgå en kompensationsforpligtigelse.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen