



JUSTITSMINISTERIET

Udvalg for forberedelse af ny flerårs-
aftale for domstolene

Dato: 12. juni 2023
Sagsbeh: Ketilbjørn Hertz
Dok.: 2611633

3.2 Klagenævnsbehandling i flykompensationssager

Baggrund

EU har i en forordning fastsat regler om, at flypassagerer har ret til kompensation fra luftfartsselskabet for boardingafvisning, aflysning og forsinkelse på 3 timer og derover.¹ Kompensationen udgør op til 600 euro (ca. 4.475 kr.) pr. passager afhængig af flyrejsens og forsinkelsens længde og skal betales kontant. Kompensationen er ikke afhængig af, om passageren har lidt et økonomisk tab og tilkommer passageren, uanset hvem der har betalt billetten.² I nogle tilfælde af aflysning kan passageren rejse krav om refusion.

Luftfartsselskabet skal dog ikke betale kompensation, hvis en aflysning eller forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Der er tale om en snæver undtagelse, og luftfartsselskabet skal eksempelvis som udgangspunkt også betale kompensation, når en aflysning eller forsinkelse skyldes tekniske fejl eller strejke hos luftfartsselskabets personale.

Forordningen omfatter flyrejser med afrejse eller ankomst i en lufthavn i EU. Hvis alene ankomstlufthavnen ligger i EU, gælder forordningen dog

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser. Se om forsinkelse EU-Domstolens dom af 19. november 2009 i de forenede sager C-402/07 og C-321/07 (Sturgeon) og af 23. oktober 2012 i de forenede sager C-581/10 og C-629/10 (Nelson, afsagt af Store Afdeling).

² Forordningen indeholder også regler om refusion af billetten, omlægning af rejsen, ret til forplejning og indkvartering samt opgradering og nedgradering.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

kun for luftfartsselskaber hjemmehørende i EU. I kraft af EØS-aftalen omfatter reglerne også EØS-landene.

Hvert EU/EØS-land skal udpege et organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen for så vidt angår afgang fra det pågældende land og for så vidt angår ankomster til det pågældende land fra tredjelande.³ Danmark har udpeget Trafikstyrelsen som det organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen for så vidt angår afgang fra Danmark og for så vidt angår ankomster til Danmark fra tredjelande.⁴ Håndhævelsen kan ske i forbindelse med konkrete klagesager og i forbindelse med generelt tilsyn.⁵

Den enkelte passager kan indbringe en klage for det organ, der er udpeget, eller ethvert andet kompetent organ, som medlemsstaterne måtte udpege.⁶

I Danmark kan Trafikstyrelsen træffe afgørelse i klagesager, hvor styrelsen er udpeget som kompetent organ, dvs. sager om flyrejser *fra* Danmark (uanset flyselskab og destination) og sager om EU/EØS-luftfartsselskabers flyrejser *fra tredjelande til* Danmark.⁷ Trafikstyrelsen er medtaget på Erhvervsministeriets liste over alternative tvistløsningsorganer, som skal anmeldes til Europa-Kommissionen.⁸

Trafikstyrelsen træffer bindende afgørelser om, hvorvidt et luftfartsselskab har overtrådt forordningen, og kan pålægge luftfartsselskabet at betale kompensation samt refusion til berørte passagerer.⁹ Luftfartsselskaber kan straffes med bøde for overtrædelse af forordningen og for at undlade at efterkomme Trafikstyrelsens pålæg om at betale kompensation til berørte passagerer.¹⁰

En flypassagers krav på kompensation mv. er samtidig et civilt krav, som kan gøres gældende under en civil retssag mod luftfartsselskabet. En sådan retssag vil bl.a. kunne anlægges i Danmark, hvis *enten* afgangslufthavnen

³ Forordningens artikel 16, stk. 1.

⁴ Bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning nr. 261/2004 om passagerrettigheder på luftfartsområdet.

⁵ Trafikstyrelsen kan bl.a. håndhæve forordningen gennem påbud til et flyselskab, som kan straffes med bøde for manglende efterkommelse af påbuddet.

⁶ Forordningens artikel 16, stk. 2.

⁷ Bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning nr. 261/2004 om passagerrettigheder på luftfartsområdet.

⁸ Forbrugerklagelovens § 4, stk. 3, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/11/EU af 21. maj 2013 om alternativ tvistbilæggelse i forbindelse med tvister på forbrugerområdet artikel 20.

⁹ Bekendtgørelsens § 3.

¹⁰ Luftfartslovens § 149, stk. 7, og bekendtgørelsens § 4.

eller ankomstlufthavnen ligger i Danmark,¹¹ og i modsætning til Trafikstyrelsen kan domstolene således også behandle sager vedrørende flyrejser fra et andet EU/EØS-land til Danmark. Flykompensationssager om beløb på højst 50.000 kr. behandles som udgangspunkt efter de særlige regler om småsager.

Det offentlige forbrugerklagesystem, der består af Mæglingsteamet for Forbrugerklager som første, obligatoriske del, og Forbrugerklagenævnet, behandler ligeledes klager vedrørende obligationsretlige krav fra flypassagerer (forbrugere) mod luftfartsselskaber (erhvervsdrivende). En klage i det offentlige forbrugerklagesystem kan efter forbrugerklageloven omfatte alle dele af retsforholdet imellem forbrugeren og den erhvervsdrivende, hvorfor der principielt ikke er en begrænsning i de retlige spørgsmål, som det offentlige forbrugerklagesystem kan behandle.¹² Det eksisterende offentlige forbrugerklagesystem har dog ikke kompetence til at behandle sager, hvor passageren rejser i forbindelse med deres erhverv.

Det offentlige forbrugerklagesystem kan således behandle kontraktuelle obligationsretlige krav, der udspringer af forbrugeren og den erhvervsdrivendes aftale. Disse omfatter – men er ikke begrænset til – krav på tilbagebetaling af vederlag for flybilletter som følge af boardingafvisning, aflysning eller erstatning som følge af forsinkelse. Modsat Trafikstyrelsen kan det offentlige forbrugerklagesystem i lighed med domstolene behandle en sag, hvad enten afgangslufthavnen eller ankomstlufthavnen er i Danmark.¹³

Anvendelse i praksis

Trafikstyrelsen behandler årligt ca. 2.000-3.000 klager i sager, hvor passagerer og flyselskaber ikke kan blive enige om kompensations- og/eller refusionsspørgsmål.

Tabel 1

Antal modtagne klagesager i Trafikstyrelsen 2019-2022

Antal modtagne sager	2019	2020	2021	2022
Antal modtagne klagesager i Trafikstyrelsen, i alt	3.232	6.097	2.190	2.063
Antal afsluttede klagesager i Trafikstyrelsen, i alt	4.008	5.289	3.950	2.049

Kilde: Trafikstyrelsen

¹¹ Bruxelles I-forordningens artikel 7, nr. 1, litra b, og EU-Domstolens dom af 9. juli 2009 i sag C-204/08 (Rehder).

¹² Forbrugerklageloven, § 2, stk. 1.

¹³ Forbrugerklageloven, § 14, stk. 1.

Trafikstyrelsen oplyser, at styrelsen i 2022 har haft følgende ressourcer tilknyttet området vedrørende flypassagerrettigheder: tre juridiske fuldmægtigårsværk, en specialkonsulent, seks kontorfunktionærer samt en teamleder og to studentermedhjælpere. En andel af disse årsværk anvendes dog til andet end den konkrete sagsbehandling, eksempelvis opgaver inden for ledelse og styring, besvarelse af generelle henvendelser, behandling af sager efter afgørelse er truffet, herunder klager over afgørelser og politianmeldelser, ministerbetjening samt den mere generelle håndhævelseskompetence, herunder tilsyn med luftfartsselskabernes overholdelse af forordningen, samarbejde med andre nationale håndhævelsesorganer og deltagelse i de EU-relaterede opgaver på området.

Af den konkrete sagsbehandling behandles ca. 80 pct. af sager af teamet af kontorfunktionærer. Den del af sagsbehandlingen omfatter screening af sager, indhentning af manglende dokumentation, dialog med passagerer om sagsforløb, oversendelse af sager til andre myndigheder i Danmark eller EU/EØS, fremsendelse af høringer til luftfartsselskaberne og afgørelse af sager, der ikke kræver en juridisk vurdering. Det kan f.eks. være sager, hvor luftfartsselskabet indgår forlig, eller hvor sagen skal afvises, fordi den ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde.

De resterende ca. 20 pct. behandles af juristteamet, der også bistås af styrelsens interne teknisk faglige ekspertise (luftfartsinspektører og piloter) i ca. halvdelen af disse sager. Den juridiske og tekniske behandling omfatter sager, hvor det er nødvendigt med en dyberegående fortolkning af forordningens bestemmelser og afklaring af f.eks. operationelle eller vejrmæssige forhold relateret til de enkelte flyvninger.

Trafikstyrelsen har gennem flere år anvendt en digital klageformular, der sikrer en lettere sagsbehandling, og at styrelsen i videst muligt omfang modtager de nødvendige oplysninger og dokumenter for at kunne træffe afgørelse i sagerne. Der er dog fortsat et vist tilbageløb til særligt retshjælpsvirksomhederne i forbindelse med sagsbehandlingen.

Modtager Trafikstyrelsen flere klager over den samme flyafgang, foretager Trafikstyrelsen sambehandling, således at der én gang for alle tages stilling til, hvorvidt en hændelse er en ekstraordinær omstændighed, der kan berettige til kompensation. Derudover foretager Trafikstyrelsen konkrete og individuelle vurderinger af de enkelte refusionskrav, som en passager kan have gjort gældende over for luftfartsselskabet.

Som udgangspunkt forventes det, at en sag ved styrelsen vil være afsluttet inden for 3-6 måneder i gennemsnit. Nogle sager kan afsluttes umiddelbart efter modtagelse eller efter en relativ kort sagsbehandling, men bl.a. grundet fokus på afvikling af ældre sager i 2022 har sagsbehandlingstiden for sager afsluttet i 2022 været op til 8 måneder i gennemsnit. Sagsbehandlingstiden forventes dog at ligge noget lavere i 2023.

I praksis vælger mange passagerer at anlægge sag direkte ved domstolene, som oftest med bistand fra private virksomheder, der som betaling for bistanden modtager mellem 25 og 50 pct. af en udbetalt kompensation (flykompensationsvirksomheder).¹⁴ Bistanden er typisk gratis for passageren, hvis passageren ikke opnår nogen kompensation, og flykompensationsvirksomheden betaler således også retsafgiften (750 kr.) og eventuelle sagsomkostninger til modparten, hvis retssagen tabes (op til 1.875 kr.).¹⁵

Nogle af flykompensationsvirksomhederne har over for Trafikstyrelsen oplyst, at brugen af domstolene bl.a. skyldes, at domstolene i modsætning til Trafikstyrelsen kan behandle sager om flyrejser til Danmark uanset afgangsland. Endvidere har virksomhederne henvist til sagsbehandlingstiden, der i nogle tilfælde er så kort som 14 dage, fordi nogle flyselskaber vælger at betale, så snart de modtager en stævning. Nogle af virksomhederne har også tilkendegivet, at de anvender domstolene, da disses afgørelser kan tvangsfuldbyrdes. Nogle virksomheder har dog også oplyst, at de anvender Trafikstyrelsen som kompetent myndighed på området, især når de har svært ved at få luftfartsselskaberne i tale, da Trafikstyrelsen i kraft af officialmaksimen skal oplyse sagerne af egen drift.

Før covid-19-pandemien modtog domstolene over 10.000 sager årligt om flykompensation. Som følge af den kraftige nedgang i flytrafikken under pandemien modtog domstolene i denne periode væsentligt færre sager. Sagerne anlægges særligt i Københavns Byret, Retten i Kolding og Retten i Aalborg, som er retskredse med større lufthavne, *jf. tabel 2*. Det bemærkes, at Retten i Esbjerg, Retten i Sønderborg, Retten i Odense, Retten i Svendborg og Retten på Bornholm har oplyst, at de alene har haft få sager om året. Andre byretter, uden offentlig lufthavn i retskredsen, kan ligeledes have

¹⁴ Fire flykompensationsvirksomheder er blevet politianmeldt af Forbrugerombudsmanden for overtrædelse af lov om juridisk rådgivning grundet deres vederlagsmodel og modtagelse af betaling fra flyselskabet på forbrugerens vegne, jf. Forbrugerombudsmandens pressemeddelelse af 30. maj 2022. De pågældende virksomheder mener, at de ikke er omfattet af lov om juridisk rådgivning.

¹⁵ Hvis retssagen vindes, tilfalder de sagsomkostninger, som passageren tilkendes, flykompensationsvirksomheden i tillæg til det aftalte vederlag, der betales af selve kompensationen.

behandlet få af disse sager. Domstolsstyrelsen har oplyst, at en nærmere afklaring vil bero på en manuel optælling af sagerne ved retterne.

Tabel 2

Antal modtagne, afsluttede og verserende flykompensationssager ved udvalgte byretter i 2019-2022

Antal sager	2019	2020	2021	2022
Modtagne flykompensationssager, i alt	11.980	5.800	4.739	8.653
Københavns Byret	9.147	4.591	4.235	6.843
Retten i Kolding	2.222	909	416	1.568
Retten i Aalborg	584	300	88	242
Afsluttede flykompensationssager, i alt	9.301	8.905	3.730	3.944
Københavns Byret	7.165	6.868	2.881	3.152
Retten i Kolding	1.594	1.599	662	635
Retten i Aalborg	542	438	187	157
Verserende flykompensationssager, i alt	7.450	4.177	5.117	13.487
Københavns Byret	5.673	3.397	4.753	12.026
Retten i Kolding	1.258	553	311	1.245
Retten i Aalborg	519	227	53	216

Kilde: Domstolsstyrelsen

Københavns Byret anslår, at der ved et sagsantal som i 2019 årligt anvendes 4-5 kontorfunktionærårsværk, 1,7 dommerårsværk, 0,7 assessorårsværk og 1,5 øvrige juristarårsværk til behandling af sagerne. Retten i Kolding anslår, at der ved et sagsantal som i 2019 årligt anvendes 2 juristarårsværk samt 2 sekretærårsværk til behandling af sagerne. Retten i Aalborg anslår, at der anvendes ca. 0,3-0,4 jurist- og kontorårsværk, *jf. tabel 3*. Ressourceanvendelsen på behandling af flykompensationssager er svarende til udgifter på ca. 8,6 mio. kr. årligt.

Tabel 3

Estimeret ressourceforbrug på behandling af flykompensationssager

Årsværk	Københavns Byret	Retten i Kolding	Retten i Aalborg
Dommerårsværk	1,7	0,5	-
Assessorårsværk	0,7	-	-
Øvrige juristarårsværk	1,5	0,5	0,3-0,4
Kontorårsværk	4-5	1,5	-

Anm.: Skønnet over ressourceanvendelse er forbundet med usikkerhed.

Kilde: Domstolsstyrelsen

De tre byretter har oplyst, at en betydelig del af sagerne afsluttes ved udeblivelsesdom, erkenderdom eller forlig (70-80 pct.), og at langt de fleste af

de øvrige sager også afsluttes på skriftligt grundlag.¹⁶ Tabel 4 viser andelen af flykompensationssager ved Københavns Byret, Retten i Kolding og Retten i Aalborg, der er sluttet ved proceduredom. Tabellen dækker perioden 2019 til 2022, hvor 2022 er opgjort til og med den 10. november 2022.

Tabel 4

Andel flykompensationssager afsluttet ved proceduredom

<i>Antal modtagne sager</i>	2019	2020	2021	2022*
Andel flykompensationssager afsluttet ved proceduredom	12 pct.	27 pct.	33 pct.	33 pct.

Anm.: Data dækker afgørelsestyperne: Proceduredom, Dom i øvrigt samt Forligt efter hovedforhandling, *) Data til og med 10. november 2022.

Kilde: Domstolsstyrelsen

Tabellen viser, at de tre embeder i gennemsnit afsluttede henholdsvis 12 pct., 27 pct. og 33 pct. af flykompensationssagerne ved proceduredom i årene 2019-2022. Den resterende andel af de sluttede flysager afgøres primært ved udeblivelsesdom, erkenderdom, forlig eller ved, at sagsøger hæver sagen.

Trafikstyrelsen har oplyst, at styrelsen ikke systematisk får oplysning om domme om flykompensation. Trafikstyrelsen følger den retspraksis, som styrelsen får kendskab til. Hvis en dom angår samme flyafgang, som Trafikstyrelsen har truffet afgørelse om vedrørende en anden passager, vil styrelsen således som udgangspunkt genoptage sagen og træffe en ny afgørelse i overensstemmelse med resultatet i dommen. Det forekommer dog, at styrelsen får oplysning om, at to byretter er kommet frem til forskellige resultater vedrørende den samme flyafgang, og hvor der dermed ikke er en entydig retspraksis, som styrelsen kan følge.

Nævnenes Hus har oplyst, at Mæglingsteamet for Forbrugerklager i perioden 2019 til 2022 har modtaget og afsluttet 776 klager inden for flytransportområdet. Af disse 776 klager er 178, svarende til 23 procent, gået videre og afsluttet i Forbrugerklagenævnet. 77 procent af klagerne er således løst i Mæglingsteamet for Forbrugerklager. I 66 af de klager, der er gået videre til Forbrugerklagenævnet, har forbrugerne fået helt eller delvist medhold. 1 sag har været indbragt for domstolene.

Nævnenes Hus har hertil oplyst, at over de seneste 10 år har alene ét flyselskab været angivet på den elektroniske liste, Firmatjek, hvor Nævnenes Hus

¹⁶ Retsplejelovens § 366.

noterer erhvervsdrivende, der ikke har efterlevet en afgørelse fra Forbrugerklagenævnet.¹⁷ Det er således Nævnenes Hus opfattelse, at luftfartsselskaber, der taber en sag i Forbrugerklagenævnet, helt generelt efterlever Forbrugerklagenævnets afgørelser.¹⁸ Nævnenes Hus har oplyst, at det offentlige forbrugerklagesystem følger retspraksis på flytransportområdet, der har betydning for de obligationsretlige spørgsmål, som det offentlige forbrugerklagesystem behandler.¹⁹

Udvalgets overvejelser

1. Udvalget har overvejet et forslag om ved lov at afskære passagerens mulighed for at anlægge retssag om flykompensation,²⁰ før passageren har fået behandlet kravet hos et alternativt tvistløsningsorgan, som får generel kompetence til at behandle disse sager.

Det kompetente alternative tvistløsningsorgan er efter de gældende regler Trafikstyrelsen for så vidt angår flyvninger fra Danmark og flyvninger fra et tredjeland til Danmark. For så vidt angår flyvninger fra et andet EU/EØS-land er der ikke efter de gældende regler noget kompetent alternativt tvistløsningsorgan i Danmark. Forslaget indebærer således, at Trafikstyrelsen får udvidet sin kompetence, eller at kompetencen placeres ved et nyt alternativt tvistløsningsorgan med generel kompetence.

Forslaget indebærer, at en passager, der forgæves har rettet krav mod et luftfartsselskab om betaling af flykompensation, skal indbringe kravet for det kompetente alternative tvistløsningsorgan, før kravet kan gøres gældende ved domstolene. Det betyder, at hvis en passager anlægger retssag uden først at indbringe kravet for det kompetente alternative tvistløsningsorgan, skal retssagen afvises, hvis det sagsøgte luftfartsselskab nedlægger påstand herom.²¹

De gældende regler om pligt til at benytte et alternativt tvistløsningsorgan før et eventuelt sagsanlæg ved domstolene fastsætter bl.a., at den præsumptivt svagere part – forbrugeren – kan forlange, at en tvist skal behandles af det kompetente alternative tvistløsningsorgan, før tvisten behandles ved

¹⁷ Flyselskabet efterlevede af for flyselskabet principielle årsager ikke en konkret afgørelse, og flyselskabet har siden efterlevet andre afgørelser fra Forbrugerklagenævnet.

¹⁸ I 2021 og 2022 er samlet 13 sager gået videre til domstolene, efter at Forbrugerklagenævnet har truffet afgørelse i en sag.

¹⁹ Se f.eks. Østre Landsrets dom af 18. november 2015 i sagen mellem Forbrugerombudsmanden som mandatar og Den Danske Rejsegruppe filial af Svenska Resegruppen AB

²⁰ Krav i medfør af forordning nr. 261/2004.

²¹ Der lægges med forslaget ikke op til, at retten af egen drift skal afvise en retssag, hvis kravet ikke forinden har været behandlet ved det kompetente alternative tvistløsningsorgan.

domstolene.²² Forbrugeren har altså i modsætning til den erhvervsdrivende valgfrihed mellem at benytte et alternativt tvistløsningsorgan eller domstolene. Ved nogle alternative tvistløsningsorganer kan hver af parterne kræve, at sagen behandles ved det alternative tvistløsningsorgan, og parterne skal være enige, hvis sagen skal indbringes direkte for domstolene.²³

Udvalget konstaterer, at der anlægges mange retssager om flykompensation. Sagerne er karakteriseret ved, at den enkelte sag angår et begrænset beløb, ofte mindre end 5.000 kr., sådan at incitamentet for den enkelte passager til at investere tid og penge i at føre sagen er begrænset. Luftfartsselskabet, som potentielt kan blive pålagt at betale kompensation til alle passagerer på den pågældende flyafgang, kan derimod have en større interesse heri.

Størsteparten af sagerne er enkle, idet det let kan konstateres, om passagerens krav på kompensation er berettiget. Nogle sager er dog mere komplicerede, fordi der er mere vanskelige bevisspørgsmål i sagen, eller fordi sagen rejser et juridisk spørgsmål, som endnu ikke er afklaret i retspraksis.²⁴ I flertallet af de sager, der aktuelt anlægges ved domstolene, får passageren medhold, uden at retten foretager en realitetsprøvelse af kravet, idet luftfartsselskabet udebliver eller anerkender kravet.

Det har i udvalgets drøftelser været anført, at den nuværende situation, hvor der anlægges et stort antal retssager uden forudgående behandling i det kompetente alternative tvistløsningsorgan, er uhensigtsmæssig både fra et forbrugersynspunkt og ud fra samfundsmæssige ressourcebetragtninger. Langt de fleste retssager anlægges i dag på passagerens vegne af en flykompensationsvirksomhed, som vederlægges med en betydelig andel af den kompensation, som passageren har krav på.

Det ville alt andet lige være billigere for passagererne, hvis sagerne kunne afgøres, uden at passageren skulle afgive en del af kompensationen til en mellemmand. Det ville også give mulighed for en mere ensartet behandling af sagerne, hvis de blev samlet ét sted. I dag forekommer det, at forskellige passagerers sager vedrørende samme flyforsinkelse behandles hos forskellige instanser med deraf følgende risiko for modstridende afgørelser.

²² Retsplejelovens § 361.

²³ Det gælder huslejenævn og beboerklagenævn.

²⁴ EU-Domstolen havde ved udgangen af 2022 afsagt 69 domme og kendelser om fortolkningen af forordning nr. 261/2004, heraf 41 i perioden 2019-2022.

Det har på den anden side været anført, at der af principielle grunde ikke bør etableres lovbestemte barrierer for en borgers adgang til at få sit krav afgjort ved en domstol. Passageren får ikke noget ud af en behandling ved et alternativt tvistløsningsorgan, hvis luftfartsselskabet ikke vil rette sig efter det alternative tvistløsningsorgans afgørelse, da passageren så alligevel vil skulle anlægge retssag for at få gennemført sit krav.

Flykompensationsvirksomheder er et internationalt fænomen,²⁵ og fordelene for passageren er navnlig, at berettigede krav kan gennemføres, uden at passageren skal betale gebyr eller afgift for klagen og uden risiko for at blive pålagt omkostninger, hvis kravet viser sig at være uberettiget. Hvis en obligatorisk alternativ tvistløsning måtte blive gebyrbelagt for passageren, vil der formentlig stadig være en efterspørgsmål fra passagerside på bistand fra flykompensationsvirksomhederne, og mange passagerer vil stadig vælge at afgive en del af kompensationen til denne mellemmand. Det er ikke nødvendigt at gøre alternativ tvistbilæggelse obligatorisk for at opnå en større grad af udveksling af oplysninger mellem Trafikstyrelsen og domstolene med henblik på en hensigtsmæssig håndtering af ensartede sager.

Det anslås, at en forudgående obligatorisk behandling af flykompensations-sagerne ved et alternativt tvistløsningsorgan vil frigøre op til ca. 4,2 mio. kr. årligt i domstolene. De økonomiske konsekvenser kan henføres til, at Københavns Byret anslår, at en forudgående obligatorisk behandling af sagerne ved et alternativt tvistløsningsorgan vil frigøre ca. 3 kontorfunktionærsårsværk og ca. 2 øvrige juristårsværk, mens Retten i Kolding anslår, at en sådan nævnsbehandling vil frigøre 1-2 kontorårsværk og 1-1,5 juristårsværk. Det bemærkes, at en forudgående obligatorisk behandling ved et alternativt tvistløsningsorgan skønnes at have begrænset betydning for ressourceforbruget i Retten i Aalborg. Det bemærkes, at beregningen af ressourcefrigørelsen har en anden karakter end for flere af de øvrige tiltag i udvalgsarbejdet og vil skulle afklares nærmere.

Overordnet finder udvalget, at det med den eksisterende adfærd på flykompensationsområdet, herunder den rolle flykompensationsvirksomhederne spiller, vil være nødvendigt, at det alternative tvistløsningsorgan er obligatorisk, for at der kan opnås en ressourcefrigørelse i domstolene. Hvis det gøres frivilligt at benytte det nye alternative tvistløsningsorgan, vil der være en risiko for, at mange sager, som ville kunne være løst mere

²⁵ Blandt EU-Domstolens afgørelser i 2019-2022 var der 5 sager fra Tyskland og 1 sag fra Sverige, hvor en flykompensationsvirksomhed var part i sagen. Hertil kommer tilfælde, hvor en flykompensationsvirksomhed har bistået en passager uden at være part i sagen.

hensigtsmæssigt i det alternative tvistløsningsorgan, fortsat vil blive indbragt direkte for domstolene. Udvalgets opfattelse er således baseret på de særlige forhold på flykompensationsområdet.

Udvalget forudsætter, at sagsbehandlingstiden ved det alternative tvistløsningsorgan vedvarende holdes så kort, at adgangen til domstolene fortsat sikres i de tilfælde, hvor der er behov for en tvistløsning ved domstolene. Udvalget forudsætter endvidere, at det alternative tvistløsningsorgan ikke vil kunne behandle tvister, hvor en afgørelse kræver mundtlig bevisførelse om et omtvistet faktisk forhold. Hvis parterne efter mæglingen i tvistløsningsorganet stadig er uenige om en faktisk omstændighed, som vil være udslagsgivende for resultatet, og spørgsmålet ikke kan afgøres på grundlag af sagens skriftlige materiale, vil tvistløsningsorganet således skulle afvise videre behandling af sagen.²⁶

Udvalget har overvejet forskellige modeller for et alternativt tvistløsningsorgan til behandling af sager om flykompensation, hvis forslaget om at afskære passagerens mulighed for at anlægge retssag om flykompensation, før passageren har fået behandlet kravet hos et alternativt tvistløsningsorgan, gennemføres.

Trafikstyrelsen

Fordelen ved Trafikstyrelsen som alternativt tvistløsningsorgan er navnlig, at styrelsen er det eksisterende kompetente alternative tvistløsningsorgan og dermed allerede besidder sagkundskab på området. Styrelsen kan endvidere trække på tilknyttede sagkyndige, eksempelvis piloter, i sagsbehandlingen. Desuden har styrelsen som det kompetente håndhævelsesorgan kontakt til håndhævelsesorganerne i de andre EU/EØS-lande og til Europa-Kommissionen om relevante spørgsmål om anvendelsen af EU-reglerne på området.

Det er en ulempe ved Trafikstyrelsen som alternativt tvistløsningsorgan, at styrelsen efter de gældende regler ikke har kompetence til at behandle klager over flyvninger fra et EU/EØS-land til Danmark. Dette forhold er således oplyst som en af grundene til, at flykompensationsvirksomhederne vælger at anlægge retssag ved domstolene.

²⁶ Til sammenligning kan nævnes, at hvis en klage ikke skønnes egnet til behandling ved et godkendt privat tvistløsningsorgan eller i Nævnenes Hus, kan klagen afvises, jf. forbrugerklagelovens § 16, stk. 2, nr. 4. Bestemmelsen kan f.eks. anvendes i de sager, hvor en afgørelse af sagen forudsætter en egentlig bevisførelse f.eks. i form af afhøring af parterne eller vidner under strafansvar, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), A, L 118 som fremsat, side 26.

Trafikstyrelsens internationale kompetence som håndhævelsesorgan følger af EU-reglerne, men det er så vidt ses et nationalt dansk valg, at styrelsens internationale kompetence som alternativt tvistløsningsorgan er fastlagt på samme måde. Der vil således ikke være noget til hinder for ved lov at udvide Trafikstyrelsens kompetence til at træffe afgørelser om passagers krav på flykompensation vedrørende flyvninger fra et EU/EØS-land til Danmark.²⁷

Hvis det som følge af et lovgivningsmæssigt krav pålægges at anvende Trafikstyrelsen som tvistløsningsorgan, så alle flykompensationssager som udgangspunkt behandles af styrelsen, vil der kunne fastsættes et gebyr svarende til et gebyr for nævnsbehandling af lignende sagstyper, som tilbagebetales, hvis passageren får medhold i klagen. Der vil endvidere kunne fastsættes et sagsbehandlingsgebyr, som luftfartsselskabet skal betale, hvis passageren får medhold i klagen.

I forhold til kompensationskrav vil Trafikstyrelsen, som det sker på nuværende tidspunkt, foretage sambehandling, således at der én gang for alle tages stilling til, hvorvidt en hændelse er en ekstraordinær omstændighed, der kan berettige til kompensation. Derudover vil Trafikstyrelsen og andre organer også som nu skulle foretage en konkret og individuel vurdering af de enkelte refusionskrav, som en passager kan have gjort gældende over for luftfartsselskabet.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at såfremt styrelsen skal kunne behandle ca. 8.500 sager årligt, vil det umiddelbart kræve en tilførsel på henholdsvis 16,5 kontorfunktionærer, ni jurister og seks studentermedhjælpere, i alt ca. 28 årsværk (studentermedhjælpere leverer ikke fulde årsværk).

Baseret på indholdet af den nuværende sagsportefølje hos Trafikstyrelsen, sammenholdt med erfaringer vedrørende styrelsens ressourcetræk i 2022, er det således styrelsens umiddelbare vurdering, at en indførelse af obligatorisk behandling af en årlig sagsmængde på ca. 8.500 sager om refusion og kompensation efter passagerrettighedsforordningen i Trafikstyrelsen, vil medføre omkostninger for ca. 24,5 mio. kr. årligt. Det bemærkes i forlængelse heraf, at der i en eventuel opstartsperiode vil være tale om yderlige omkostninger i forbindelse med etablering af sagsgange, it-understøttelse mv.

²⁷ Til sammenligning har det østrigske alternative tvistløsningsorgan i flykompensationssager kompetence vedrørende flyvninger både til og fra en lufthavn i Østrig.

Det bemærkes, at klagesagsbehandlingen i Trafikstyrelsen på nuværende tidspunkt er fuldt ud finansieret via afgifter, som luftfartsselskaberne – og dermed i sidste ende også passagererne – betaler.

En fremtidig overtagelse af alle sager på området vil dog kunne finansieres efter forskellige andre modeller, der mere direkte vil kunne pålægge henholdsvis passagerer eller luftfartsselskaber med en klagesag i styrelsen den økonomiske finansieringsbyrde. Dette kunne eksempelvis være ved indførelse af et klagesagsgebyr, der – afhængigt af sagens udfald til enten passagerens eller luftfartsselskabets fordel – skal finansieres af enten luftfartsselskabet eller passageren – eventuelt med en fordelt finansieringsbyrde. Et sådant klagesagsgebyr kan være enten fuldt eller delvist omkostningsdækkende for styrelsens sagsbehandling.

Hvis klager gebyrbelægges på niveau med retsafgiften på 750 kr., er det usikkert, om flypassagerer vil klage selv eller stadig vil foretrække at indgå aftale med en flykompensationsvirksomhed, som tilbyder bistand efter et ”no-cure-no-pay”-princip. Det er også usikkert, i hvilket omfang luftfartsselskaber vil rette sig efter styrelsens afgørelser, og i hvilket omfang de foretrækker at afvente, om passageren bringer kravet videre til domstolene efter afslutningen af den obligatoriske alternative tvistløsning.²⁸ Endvidere bør der tages højde for, at statens indtægter fra retsafgifter vil falde markant, hvis der anlægges færre retssager om flykompensation. Retsafgiften er 750 kr. pr. sag, så en nedgang i antallet af retssager med f.eks. 6.000 sager årligt medfører en mindreindtægt på 4,5 mio. kr. årligt.

Hvis der er et politisk ønske herom, kan udvalget samlet set anbefale, at en model for at gøre Trafikstyrelsen til obligatorisk alternativt tvistløsningsorgan for flykompensationssager, der enten er ressourcefrigørende eller udgiftsneutral for staten, analyseres nærmere. De økonomiske konsekvenser, herunder ressourceanvendelse og -frigørelse, vil i den forbindelse skulle afdekkes nærmere. Endvidere vil konsekvenserne for passagererne af eventuelt at indføre et klagegebyr skulle vurderes.

Nyt offentligt klagenævn

Danmark har en langvarig tradition for konfliktløsning ved uafhængige domstolslignende klagenævn, og Retsplejerådet har også tidligere anført, at

²⁸ Til sammenligning efterlever parterne anbefalingen fra det tyske alternative tvistløsningsorgan for trafik og rejser i over 80 pct. af sagerne, hvilket imidlertid må antages også at have sammenhæng med, at organet er oprettet af virksomhederne i branchen.

erfaringerne med sådanne nævn generelt er positive.²⁹ Retsplejerådet har endvidere anført, at nævnsbehandlingen opleves som enklere, billigere og mere effektiv end domstolsbehandling, men samtidig som grundig og af høj kvalitet. I den forbindelse fremhæves, at de enkelte nævn har en høj grad af ekspertise på deres respektive områder. Tilliden til nævnene afspejler sig også i den relativt høje grad af efterlevelse af afgørelserne. Nævnenes Hus blev etableret i 2017 med henblik på at etablere en samlet, professionaliseret og mere effektiv sekretariatsbetjening af uafhængige domstolslignende nævn.

Fordelen ved et nyt offentligt klagenævn er navnlig, at dets kompetence i saglig, processuel og geografisk henseende kan tilpasses den særlige sags-type, som flykompensationsager er. Der vil samtidig kunne fokuseres på at skabe en enstrengt og lettilgængelig løsning for passagererne med denne i centrum ("one-stop-shop"), hvor der ikke er behov for bistand fra partsrepræsentanter, samt på realisering af effektiviseringspotentialer. Nævnet vil kunne tillægges kompetence for alle passagerer og for flyvninger både til og fra Danmark.

Nævnet vil mest hensigtsmæssigt kunne få sekretariat i Nævnenes Hus. Styrelsens kerneopgave er at sekretariatsbetjene uafhængige nævn for derved at sikre korrekte afgørelser i rette tid til fordel for borgere og virksomheder. Nævnenes Hus betjener 19 forskellige klagenævn samt en byggeklageenhed og en mæglingsenhed. Styrelsen har stor erfaring med klagesagsbehandling og med at etablere og integrere nævns- og klageenheder. Styrelsen driver hertil i forvejen det offentlige forbrugerklagesystem, der har et erfarent og stærkt fagligt og specialiseret juridisk miljø også inden for klager vedrørende flytransportområdet, og hvor det er muligt at tilpasse ressourcer mv. afhængigt af det til enhver tid eksisterende sagsinflow.

Et nyt offentligt klagenævn vil henset til sagstypen endvidere kunne opbygges med et mæglingsteam, som allerede kendes fra forbrugerklager i det offentlige forbrugerklagesystem, hvor både passagerer og luftfartsselskaber med assistance fra en uddannet, juridisk mægler kan få en smidig og hurtig afklaring af juridiske spørgsmål samt afslutning af en konflikt, der ellers kan trække i langdrag til gene for såvel passagerer, luftfartsselskaber og klage- eller domstolssystemet. Erfaringsmæssigt er sagsbehandlingstiden kort – 3 til 4 uger fra modtagelse af klage til afslutning af sag – og i ca. 75 procent af sagerne vil det være muligt for parterne at få afsluttet konflikten ved den

²⁹ Retsplejerådets betænkning nr. 1401/2001 om reform af den civile retspleje I

rette juridiske vejledning eller en frivillig fælles løsning på sagen, der således ikke vil skulle behandles af et nævn, med færrest mulige omkostninger for såvel passagerer, flyselskaber som det offentlige og med en effektiv udnyttelse af nævnets dommerressourcer.

Et nyt offentligt klagenævn vil ligeledes kunne reguleres, så der i størst mulig udstrækning skabes mulighed for sambehandling af sager på baggrund af de enkelte flyafgange, bl.a. i forhold til partshøringer og nævnsmøder, samt adgang til delegation af afgørelseskompetence til nævnsformanden eller nævnsekretariatet. En sådan sambehandling må også antages at være en lettelse for flyselskaberne. Herudover vil der kunne gives mulighed for inddragelse af sagkyndig bistand, hvilket også allerede kendes fra Forbrugerklagenævnet. Et sådant nævn ville ligeledes kunne arbejde med et princip om modelsager, hvor alene en eller enkelte typesager fra en omtvistet flyafgang bliver forelagt for nævnet til afgørelse, hvorefter luftfartsselskabet vil blive tilbudt mulighed for at forlige øvrige sammenlignelige sager vedrørende en flyafgang, såfremt nævnet i en eller enkelte sager har vurderet, at betingelserne for kompensation eller refusion er til stede.

Erfaringsmæssigt indbringes kun meget få af de sager, der behandles af Forbrugerklagenævnet, efterfølgende for domstolene. Således er alene samlet 13 sager ud af ca. 8.000 sager i 2021 og 2022 indbragt for domstolene, efter at Forbrugerklagenævnet har truffet afgørelse i sagerne. Nævnenes Hus forventer ikke, at flykompensationssager vil adskille sig herfra, idet erfaringerne vedrørende klager på flytransportområdet i det offentlige forbrugerklagesystem ligeledes er, at sagerne ikke går videre til behandling ved domstolene.

Endelig er der allerede et gennemprøvet og lettilgængeligt digitalt setup for indgivelse og behandling af forbrugerklager, som også vil kunne anvendes ved flykompensationssager. Tilgængeligheden og den umiddelbare adgang til et offentligt nævn er ligeledes understøttet af, at offentlige klagenævne, der er underlagt forvaltningsloven og forvaltningsretlige grundprincipper, følger officialmaksimen. Heraf følger, at et offentligt nævn vil være forpligtet til at sikre, at en sag er korrekt og tilstrækkeligt oplyst, for at nævnet kan afgøre sagen. Passagerer, der klager til et offentligt nævn, vil derfor ikke have brug for at lade sig repræsentere ved advokat eller anden aktør for at få behandlet sit krav. Ligeledes vil luftfartsselskaber heller ikke være nødsagede til at søge bistand hos en advokat.

Ulempen ved et nyt offentligt klagenævn er navnlig selve udgiften hertil for statskassen.³⁰ Der vil imidlertid kunne fastsættes et gebyr svarende til et gebyr for nævnsbehandling af lignende sagstyper, som tilbagebetales, hvis passageren får medhold i klagen. Der vil endvidere kunne fastsættes et sagsbehandlingsgebyr, som luftfartsselskabet skal betale, hvis passageren får medhold i klagen. Etableres en obligatorisk mæglingsfase, som i det offentlige forbrugerklagesystem, vil udgifterne til klagesagsbehandling reduceres, idet størstedelen af klagerne vil kunne afsluttes, uden at der vil være behov for nævnsbehandling. Arbejdes der ligeledes med mulighed for administrativ afgørelse i et nævnssekretariat i sager, hvor udfaldet er åbenbart, vil udgifterne til et offentligt nævn ligeledes kunne reduceres. Andre udgiftsbesparende tiltag er ligeledes muligheden for sambehandling af sager vedrørende samme flyafgang.

Udvalget bemærker, at det er vanskeligt at forudse, hvordan henholdsvis flypassagerer og luftfartsselskaber vil reagere på oprettelsen af et nyt offentligt nævn som obligatorisk alternativt tvistløsningsorgan for flykompensationssager. Hvis klager gebyrbelægges på niveau med retsafgiften på 750 kr., vil det være forholdsvis højt sammenlignet med gebyret for forbrugerklager på andre områder.³¹ Det er desuden usikkert, om flypassagerer vil klage selv eller stadig vil foretrække at indgå aftale med en flykompensationsvirksomhed, som tilbyder bistand efter et ”no-cure-no-pay”-princip. Det er også usikkert, i hvilket omfang luftfartsselskaber vil rette sig efter nævnets afgørelser, og i hvilket omfang de foretrækker at afvente, om passageren bringer kravet videre til domstolene efter afslutningen af den obligatoriske alternative tvistløsning.³²

Udvalget bemærker endvidere, at der i vurderingen af de samlede økonomiske konsekvenser af at oprette et nyt alternativt tvistløsningsorgan for flykompensationssager indgår de forventede udgifter til nævnets drift, de forventede gebyrindtægter og det beløb, som sammen med opgaven overføres fra domstolenes bevilling. Endvidere bør der tages højde for, at statens indtægter fra retsafgifter vil falde markant, hvis der anlægges færre retssager om flykompensation. Retsafgiften er 750 kr. pr. sag, så en nedgang i antallet

³⁰ Til sammenligning finansieres det norske Transportklagenævn, hvorunder flykompensation hører, af afgifter pålagt transportvirksomhederne.

³¹ F.eks. er gebyret for at klage til Pakkerejseankenævnet 275 kr., 100 kr. for at indbringe en sag for Mæglingsteamet for Forbrugerklager og 400 kr. for at klage til Forbrugerklagenævnet (forudsætter, at sagen har været behandlet ved Mæglingsteamet for Forbrugerklager).

³² Til sammenligning efterlever parterne anbefalingen fra det tyske alternative tvistløsningsorgan for trafik og rejser i over 80 pct. af sagerne, hvilket imidlertid må antages også at have sammenhæng med, at organet er oprettet af virksomhederne i branchen.

af retssager med f.eks. 6.000 sager årligt medfører en mindreindtægt på 4,5 mio. kr. årligt.

Hvis der er et politisk ønske herom, kan udvalget samlet set anbefale, at en model for at oprette et nyt offentligt nævn som obligatorisk alternativt tvistløsningsorgan for flykompensationssager, der enten er ressourcefriggørende eller udgiftsneutral for staten, analyseres nærmere. De økonomiske konsekvenser, herunder ressourceanvendelse og -frigørelse, vil i den forbindelse skulle afdækkes nærmere. Endvidere vil konsekvenserne for passagererne af et eventuelt klagegebyr skulle vurderes.

Øvrige mulige modeller

Fordelen ved et godkendt privat tvistløsningsorgan er navnlig, at når et luftfartsselskab har tilsluttet sig et godkendt privat tvistløsningsorgan, er der en høj grad af sandsynlighed for, at luftfartsselskabet i en konkret klagesag vil efterkomme tvistløsningsorganets afgørelse, sådan at passageren ikke er nødt til efterfølgende at anlægge retssag for at gennemføre kravet.³³ Udvalget har imidlertid ikke undersøgt denne mulighed nærmere, da det anses for usandsynligt, at et tilstrækkeligt antal luftfartsselskaber er indstillet på at bidrage til finansieringen af tvistløsningsorganet.

På samme måde er udvalget ikke gået videre med overvejelser om at anvende Forbrugerklagenævnet som alternativt tvistløsningsorgan for flykompensation, da nævnet kun har kompetence til at behandle klager fra forbrugere, og erhvervspassagerer således ikke vil kunne benytte Forbrugerklagenævnet som tvistløsningsorgan.

2. Udvalget har som alternativ til en obligatorisk alternativ tvistløsning overvejet forskellige tiltag med det formål at forbedre og smidiggøre domstolens behandling af flykompensationssager.

Krav om standardiserede oplysninger i stævning og svarskrift

Udvalget har overvejet forslag om, at Domstolsstyrelsen skal kunne fastsætte regler om krav til standardiserede oplysninger i stævning og svarskrift i bestemte sagstyper, når domstolene modtager et stort antal ensartede sager.

³³ Til sammenligning har 41 luftfartsselskaber tilsluttet sig det tyske alternative tvistløsningsorgan for trafik og rejser, hvorunder flykompensation hører. Mere end 80 pct. af tvistløsningsorganets sager afsluttes forligsmæssigt. Blandt de tilsluttede luftfartsselskaber er bl.a. store luftfartsselskaber i Canada, Frankrig, Japan, Østrig, Belgien, Kina, Nederlandene, Australien, Irland, Skandinavien, Schweiz og Portugal samt naturligvis Tyskland. For ikke-tilsluttede luftfartsselskaber fungerer det tyske forbundsjustitsministerium som alternativt tvistløsningsorgan.

Formålet med forslaget er at give mulighed for i sager om flykompensation at kræve, at passageren i stævningen og luftfartsselskabet i svarskriftet i et standardiseret format angiver de faktuelle oplysninger, som i almindelig er afgørende for vurderingen af, om kravet er berettiget. Københavns Byret har udarbejdet oplysningsskemaer til parterne til brug for behandlingen af flykompensationssager, men parterne er ikke forpligtet til at benytte oplysningsskemaerne.

Udvalget finder, at forslaget vil kunne lette sagsbehandlingen ved de byretter, der har mange flykompensationssager.

Efter udvalgets opfattelse er der ikke retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved forslaget, tværtimod. Der er i forhold til passageren tale om oplysninger, som passageren normalt let vil kunne give, og som er nødvendige for at kunne vurdere kravets berettigelse.³⁴ Et veldesignet oplysningsskema vil endda kunne gøre det nemmere for passageren med det samme at give alle relevante oplysninger.

Det er på det foreliggende grundlag vanskeligt at fremkomme med et estimeret skøn for de økonomiske konsekvenser. Dette skyldes, at Københavns Byret tidligere har forsøgt at indføre det nævnte skema i behandlingen af flykompensationssager, men at det i realiteten ikke har været muligt at få parterne – navnlig flykompensationsvirksomhederne – til at udfylde dette. Der er derfor ikke reelle erfaringer med anvendelsen heraf. Til illustration vil det anslået frigøre ca. 0,2 mio. kr. årligt fuldt indfaset i domstolene, hvis det antages, at tiltaget kan medvirke til en effektivisering svarende til 2 pct. af domstolenes estimerede nuværende ressourceanvendelse. Udgiftsestimatet er behæftet med betydelig usikkerhed.

På denne baggrund kan udvalget anbefale, at der gives mulighed for, at Domstolsstyrelsen fastsætter regler om krav til standardiserede oplysninger i stævning og svarskrift i flykompensationssager. Udvalget bemærker, at erfaringerne med en ordning med krav til standardiserede oplysninger i givet fald kan indgå i en nærmere analyse af en model med et obligatorisk alternativt tvistløsningsorgan.

Henvisning til almindelig proces

Udvalget har overvejet et forslag om, at retten i tilfælde, hvor begge parter er repræsenteret af en professionel part (for passagerens vedkommende

³⁴ F.eks. om kravet begrundes i aflysning, forsinkelse eller boardingafvisning, planlagt og faktisk afgangs- og ankomstlufthavn og -tid, flyvningens længde mv.

typisk en flykompensationsvirksomhed), skal kunne bestemme, at sagen ikke skal behandles i småsagsprocessen.

Formålet med forslaget er at fritage retten for ansvaret for sagens forberedelse, idet der ikke er behov for at give retten ansvaret for forberedelsen, når begge parter er repræsenteret af en professionel part.

Udvalget bemærker, at småsagsprocessen er en samlet pakke, som indeholder en række elementer, hvoraf rettens ansvar for sagsforberedelsen ganske vist er et væsentligt element, men langt fra det eneste. Der gælder også særlige regler om bevisførelsen, hovedforhandlingen, frist for domsafsigelse, sagsomkostninger og anke.

Parterne kan frit aftale, at en sag ikke skal behandles i småsagsprocessen.³⁵ En ny regel om, at retten efter anmodning fra én part eller af egen drift skal kunne bestemme, at en flykompensationssag ikke skal behandles i småsagsprocessen, vil dermed indebære, at en part mod sin vilje kan tvinges til at få sin sag om normalt højst 5.000 kr. behandlet som en almindelig civil sag med de konsekvenser for sagens omkostninger, det har.

Efter udvalgets opfattelse bør overvejelser om behandlingen af småsager, hvor begge parter er repræsenteret af en professionel part, i givet fald ske i sammenhæng med mere generelle overvejelser om småsagsprocessen. Udvalget kan anbefale, at der arbejdes videre hermed i et egnet regi. De økonomiske konsekvenser, herunder eventuel ressourcefrigørelse, vil i den forbindelse skulle afdækkes nærmere.

Samling af flykompensationssager ved en bestemt byret

Udvalget har overvejet at foreslå om, at flykompensationssager, der afgøres uden mundtlig hovedforhandling, kan henvises til en bestemt byret, som angives i loven.

Formålet med forslaget er at samle alle skriftligt behandlede flykompensationssager ved én byret for at opnå en lettere og ensartet behandling af disse standardiserede sager.

Forslaget har sammenhæng med forslaget om mulighed for at kræve, at parterne giver standardiserede oplysninger. I Københavns Byrets

³⁵ Når en sag efter parternes aftale ikke behandles i småsagsprocessen, vil adgangen til fri proces og retshjælpsforsikringsdækning fortsat være begrænset til den dækning, som sagen ville have kunnet få i småsagsprocessen.

oplysningsskema for flykompensationssager spørges bl.a., om parten giver samtykke til, at sagen afgøres uden mundtlig hovedforhandling. Forudsat at dette spørgsmål medtages i de standardiserede oplysninger, som parterne skal afgive, vil byretten umiddelbart efter modtagelsen af svarskriftet kunne konstatere, om sagen kan afgøres uden mundtlig hovedforhandling, og vil i bekræftende fald straks kunne henvise sagen som foreslået.

Forslaget udelukker ikke, at sagen kan henvises til fortsat behandling ved en anden byret på et senere tidspunkt under sagen, f.eks. hvis parterne under et forberedende møde bliver enige om, at sagen skal afgøres uden mundtlig hovedforhandling, men forslaget hovedsigte er henvisning af sager umiddelbart efter indleveringen af svarskriftet.

Ordningen kunne suppleres af en regel om, at retten efter høring af parterne kan bestemme, at en flykompensationssag skal afgøres uden mundtlig hovedforhandling. Dermed ville henvisningsmuligheden ikke være afhængig af parternes enighed om skriftlig behandling. Retten ville i givet fald kunne træffe afgørelse om afgørelse på skriftligt grundlag, når det skriftlige grundlag vurderes at være tilstrækkeligt til en forsvarlig afgørelse af sagen. Der ville stadig skulle holdes mundtlig forhandling i tilfælde, hvor retten efter høring af parterne finder, at der er behov for mundtlig forhandling, fordi der er behov for mundtlig bevisførelse ved parts- eller vidneforklaring om en omtvistet faktisk omstændighed i sagen.

Udvalget er opmærksom på, at hvis luftfartsselskabet har hjemsted i et andet EU-land, bestemmes værneting af Bruxelles I-forordningen, som navnlig giver passageren mulighed for at anlægge en retssag om flykompensation i den retskreds, hvor afgang- eller ankomstlufthavnen ligger,³⁶ eller hvor luftfartsselskabet har en filial.³⁷ Der ses imidlertid ikke at være noget til hinder for at give mulighed for, at en sag, som er anlagt ved et EU-bestemt værneting, kan henvises til fortsat behandling ved en anden byret for at opnå en mere effektiv behandling af sagen.

Domstolsstyrelsen har vurderet, at en samling af alle flykompensationssager ved én byret ikke vil medføre yderligere stordriftsfordele i forhold til de stordriftsfordele, som allerede er opnået i kraft af, at flykompensationssagerne allerede er koncentreret i de retskredse, hvor de mest befærdede lufthavne ligger. Det drejer sig navnlig om Københavns Byret (Kastrup

³⁶ Artikel 7, nr. 1.

³⁷ Artikel 7, nr. 5. De særlige værnetingsregler i sager om forbrugerftaler gælder ikke for transportaftaler, jf. artikel 17, stk. 3.

Lufthavn) og Retten i Kolding (Billund Lufthavn) samt til dels Retten i Aalborg (Aalborg Lufthavn).

Udvalget kan på denne baggrund ikke anbefale, at der indføres nye regler om henvisning af en flykompensationssag fra en byret til en anden.

3. De økonomiske konsekvenser af tiltagene er opsummeret nedenfor, *jf. tabel 5.*

Tabel 5		
Potentiale ved implementering af tiltag		
<i>Mio. kr.</i>	Årligt potentiale, Implementeringsfuldt indfaset omkostninger	
I alt	0,2	-
1. Afskære passagerens mulighed for at anlægge retssag om flykompensation, før passageren har fået behandlet krav hos et alternativt tvistløsningsorgan	-	-
1.1 Trafikstyrelsen som alternativt tvistløsningsorgan	-	-
1.2 Nyt offentligt klagenævn	-	-
2. Forbedring og smidiggørelse af domstolenes behandling af flykompensationssager	0,2	-

Anm.: Potentialeberegningerne tager udgangspunkt i relevante opgørelser for 2019, idet domstolenes aktiviteter, antal af sager mv. i 2020 og 2021 vurderes at have været påvirket covid-19.

Kilde: Justitsministeriet på baggrund af data fra Domstolsstyrelsen.