

Vergaderjaar 2010–2011

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1179

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 mei 2011

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij twee fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

- Fiche 1: Mededeling bijstand aan luchtreizigers
- Fiche 2: Richtlijnvoorstel betreffende herziening van de energiebelastingrichtlijn (EBR) (kamerstuk 22 112, nr. 1180)

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,
H. P. M. Knapen

Fiche: Mededeling bijstand aan luchtreizigers

1. Algemene gegevens

Titel Voorstel

Mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad betreffende de toepassing van Verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie en bijstand aan luchtreizigers in geval van instapweigering en bij annulering of langdurige vertraging van vluchten

Datum Commissiedocument

11 april 2011

Nr. Commissiedocument

COM(2011) 174 definitief

Pre-lex

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/
LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:NL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:NL:PDF)

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board

Nog niet opgesteld. Wordt dit jaar nog wel verwacht.

Behandelingstraject Raad

Raadswerkgroep Luchtvaart, Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

2. Essentie voorstel

Op 11 april 2011 heeft de Europese Commissie een mededeling gepubliceerd over Verordening 261/2004, de zgn. *Denied Boarding* verordening. Deze verordening bevat minimumkwaliteitsnormen die zijn vastgesteld om passagiers in de luchtvaart te beschermen en is van kracht sinds 17 februari 2005. De Europese Commissie is verplicht zes jaar na inwerkingtreding de werking van de verordening te evalueren.

De Commissie concludeert dat de toepassing van de verordening een drietal knelpunten met zich mee brengt:

1. een eenduidige interpretatie en handhaving in de hele EU;
2. duidelijke en vlot toegankelijke kanalen voor klachtenbehandeling;
3. adequate informatie voor de passagiers.

Hieraan verbindt de Europese Commissie twaalf vervolgacties. Deze acties zullen op korte termijn de huidige procedures en mechanismes verbeteren. Op de middellange termijn zal een *impact assessment* uitgevoerd worden en in 2012 wordt dan besloten welke verdere maatregelen de Commissie zal nemen, inclusief herziening van de verordening door middel van wetgeving.

De belangrijkste acties op de korte termijn zijn:

1. de Commissie zal overeenstemming trachten te bereiken over een eenduidige interpretatie en in 2011 een effectbeoordeling starten om de evenredigheid van de huidige maatregelen te onderzoeken;
2. de Commissie zal samen met lidstaten trachten belemmeringen in nationale wetgeving weg te werken, informatie-uitwisseling tussen handhavende instanties onderling en met luchtvaartmaatschappijen

- te optimaliseren en een meer uniforme en snellere behandeling van klachten te bevorderen;
3. de Commissie zal luchtvaartmaatschappijen aansporen om relevante gegevens over de toepassing van de verordening te delen met handhavingsinstanties met het oog op publicatie; de Europese Commissie zal passagiers beter informeren over hun rechten via grootschalige informatiecampagnes.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De Commissie kondigt twaalf acties aan in de mededeling die op korte termijn de ergste belemmeringen voor passagiers en industrie weg moeten nemen. Deze twaalf acties behelzen:

1. Wegwerken van belemmeringen voor de handhaving van de verordening in nationale wetgeving met de lidstaten.
2. Vaststellen mandaat en werkafspraken van de Commissie met NEB's (National Enforcement Body) om de coördinatie binnen het bestaande handhavingsnetwerk onderling te verbeteren.
3. Handhavingsmaatregelen op nationaal niveau versterken door betere coördinatie tussen diverse instanties.
4. Een overlegplatform voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers in het leven roepen; de Adviesgroep Rechten Luchtvaartpassagiers.
5. NEB's aansporen meer informatie uit te wisselen (o.a. juridische beslissingen).
6. *Level playing field* bevorderen door publicatie van opgelegde sancties en algemene prestaties van luchtvaartmaatschappijen.
7. Problemen bij de nationale klachtenbehandelingsinstanties- en procedures onderzoeken en aanpakken.
8. Wetgeving passagiersrechten beter afstemmen met bestaande of toekomstige EU maatregelen op het gebied van handhaving en herstel.
9. Een uniformere en snellere behandeling van klachten bevorderen door een gemeenschappelijk standaardformulier te ontwikkelen.
10. Samenwerken bevorderen tussen het handhavingsnetwerk (NEB's) en de Adviesgroep op het gebied van de rechten van luchtreizigers.
11. Passagiers beter informeren over hun rechten via grootschalige informatiecampagnes.
12. In 2011 een effectbeoordeling laten uitvoeren om de evenredigheid van de huidige maatregelen te toetsen aan de opgedane ervaring teneinde in 2012 nieuwe maatregelen, waaronder van regelgevende aard, voor te stellen.

Bevoegdheid

De EU is bevoegd tot het nemen van deze maatregelen op basis van artikel 100, lid 2 VWEU.

Subsidiariteit

De subsidiariteit wordt positief beoordeeld, omdat met het nemen van de maatregelen op Europees niveau gewaarborgd wordt dat er meer harmonisatie komt in de toepassing van de verordening in de lidstaten. Meer harmonisatie in Europa komt zowel de vliegpassagier als de luchtvaartmaatschappij ten goede.

Proportionaliteit

De proportionaliteit wordt positief beoordeeld, omdat Nederland een groot voorstander is van een goede regeling die zorgt voor een zo groot mogelijke harmonisatie in de lidstaten en die erop ziet dat de balans tussen passagiersrechten enerzijds en belangen van de sector anderzijds gewaarborgd wordt. Met de herziening van de verordening wordt hiermee een stap in de goede richting gedaan. Deze herziening laat echter wel langer op zich wachten dan Nederland wenselijk acht. Het is van belang zo snel mogelijk de werking van de ordening te verbeteren en een duidelijk kader te geven voor overmacht voor zowel de consument als de luchtvaartmaatschappijen.

Financiële gevolgen

De mededeling gaat niet in op de eventuele financiële gevolgen van de voorgestelde acties. Nederland acht het van belang dat eerst meer inzage komt in de financiële consequenties van de voorstellen, voordat een definitieve positie door Nederland wordt ingenomen. Eventuele financiële gevolgen voor de EU begroting dienen te worden opgevangen binnen de betreffende begrotingscategorie. Financiële gevolgen voor de nationale begroting komen voor rekening van het beleidsverantwoordelijke departement.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland verwelkomt deze mededeling, maar is op enkele punten ook teleurgesteld. Nederland heeft de afgelopen jaren aangedrongen op een eenduidige Europese lijn wat betreft de handhaving en de interpretatie en evenredigheid bij de toepassing van de verordening. De noodzaak hier van wordt met het verstrijken van de tijd steeds groter, gelet op de ontwikkelingen in de jurisprudentie van het Europese Hof (zoals in het het Sturgeon-arrest¹). Tevens hebben de gevolgen van de vulkaan crisis tot weerstand en onduidelijkheden geleid. Het is tijd dat hier iets aan gedaan wordt en dat zien we ook terug in de mededeling.

De mededeling biedt helaas geen perspectief om het Sturgeon-arrest via herstellende wetgeving een plek te geven en daarmee de balans consument/sector te herstellen. Evenmin worden er specifieke regelgevende voorstellen gedaan om de werking van de verordening te verbeteren en een duidelijk kader te geven voor overmacht. Dit is in de Transportraad wel toegezegd.

Nederland zal wel pleiten voor een snelle uitvoering van de acties uit de mededeling. Daarmee wordt een stap in de goede richting gezet. Een gelijke handhavingspraktijk binnen Europa is in het belang van de Europese consument en de luchtvaartmaatschappijen en dient dan ook met voorrang te worden uitgewerkt. Nederland zal bovendien pleiten voor *mediation* en arbitrage als vereiste vorm voor de klachtenafhandeling van passagiers, om daarmee aan passagiers snelle en betaalbare oplossingen aan te reiken met de mogelijkheid van bindende uitspraken. Wel wekt het voornemen van de Commissie passagiers via grootschalige informatiecampagnes te informeren bevreemding aangezien het informeren van de passagiers over hun rechten volgens de huidige verordening in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen is en niet van de Europese Commissie

¹ In de zaak Sturgeon inzake lange verträgen heeft het Hof van Justitie gesteld dat een vertraging van minstens drie uur bij aankomst passagiers recht kan geven op dezelfde compensatie als bij annulering van de vlucht omdat zij een vergelijkbaar ongemak ondervinden.