

Vergaderjaar 2012–2013

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1606**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2013

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 Passagiersbescherming in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen

Fiche 2: Richtlijn prijsstelling en vergoeding geneesmiddelen (Kamerstuk 22 112, nr. 1607)

De minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans

## **Fiche: Mededeling «Passagiersbescherming in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen»**

### **1. Algemene gegevens**

*Titel voorstel*

Mededeling «Passagiersbescherming in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen»

*Datum ontvangst Commissiedocument*

18 maart 2013

*Nr. Commissiedocument*

COM (2013) 129

*Pre-lex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosID=202487](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosID=202487)

*Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*

N.v.t.

*Behandelingstraject Raad*

Transportraad

*Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### **2. Essentie voorstel**

In de mededeling «Passagiersbescherming in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen» stelt de Commissie dat het van belang is om de bescherming van passagiers, met name degenen met een los ticket<sup>1</sup>, in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen te verbeteren. Ondanks het feit dat het totale aandeel door insolventie getroffen passagiers relatief laag is, kunnen de gevolgen voor individuele reizigers aanzienlijk zijn. De Commissie constateert dat passagiers zich over het algemeen slecht bewust zijn van de bescherming die zij genieten in het geval de luchtvaartmaatschappij insolvent wordt verklaard. De mededeling geeft een overzicht van (bestaande) maatregelen waarmee de negatieve gevolgen van een faillissement voor passagiers kunnen worden geminimaliseerd en de informatievoorziening aan passagiers kan worden verbeterd. Bovendien moedigt de mededeling betere coördinatie bij het toezicht op de financiële situatie van luchtvaartmaatschappijen aan. De Commissie stelt dat er nu geen nieuwe wetgeving nodig is en dat de bescherming van passagiers snel verbeterd kan worden, bijvoorbeeld door effectiever gebruik te maken van bestaande mogelijkheden binnen Verordeningen 261/2004 (compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering, annulering of vertraging van vluchten) en 1008/2008 (exploitatie van luchtdiensten).

De mededeling beschrijft een aantal maatregelen en *best practices* in diverse lidstaten die passagiers bescherming bieden. Als *ex ante* maatregel verkent de mededeling de mogelijkheden binnen de bevoegdheden in Verordening 1008/2008 met betrekking tot het toezicht op de financiële draagkracht van luchtvaartmaatschappijen. Als *ex post* maatregelen worden verkend: commerciële verzekeringsproducten waaronder de Scheduled Airline Failure Insurance (SAFI), het International

<sup>1</sup> Passagiers met een pakketreis zijn reeds beschermd tegen insolventie middels richtlijn 90/314/EEG Pakketreizen

Air Transport Association (IATA) Billing Settlement Plan (BSP) waarmee het geld voor een ticket tijdelijk op een veilige rekening terecht komt, de bescherming die kredietkaarten bieden en het concept «reddingstarieven».

De mededeling bevat de volgende voorstellen voor door de Europese Commissie te nemen acties:

- Aanmoedigen van nationale autoriteiten (die bevoegd zijn voor de handhaving van Verordeningen 261/2004 en 1008/2008) om hun acties te coördineren, teneinde te zorgen voor passend toezicht op de financiële toestand van luchtvaartmaatschappijen.
- Stimuleren van samenwerking en uitwisseling van informatie door autoriteiten van de lidstaten over dit toezicht.
- Stimuleren van enkele beschermingsregelingen door de sector. Hierbij gaat het om:
  - Overeenkomsten met betrekking tot reddingstarieven. Hierbij betalen passagiers met een ticket van een insolvente luchtvaartmaatschappij een nominaal «reddingstarief» aan een andere luchtvaartmaatschappij die voor herroutering kan zorgen.
  - Verzekeringsmogelijkheden (zoals SAFI) tegen insolventie.
  - IATA Billing Settlement Plan (BSP). Met dit centraal betalingsmechanisme wordt het geld van de passagier tijdelijk op een veilige rekening gezet zodat dit, in geval van insolventie, terug kan worden gestort.
- Stimuleren van informatievoorziening over de bescherming die passagiers genieten indien zij de aankoop van hun ticket met een kredietkaart hebben gedaan.

Na twee jaar zal de Commissie de resultaten en effectiviteit opnieuw bekijken en beoordelen of een wetgevend initiatief nodig is om te garanderen dat passagiers worden beschermd bij faillissement van luchtvaartmaatschappijen.

**3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?**

*Bevoegdheidsvaststelling*

Het EU-transportbeleid is gebaseerd op artikel 100, lid 2, van het VWEU. De mededeling bevat o.a. aanbevelingen die duidelijkheid kunnen scheppen over de bestaande verordeningen 261/2004 en 1008/2008. De EU en de lidstaten hebben een gedeelde bevoegdheid op het terrein van transport en de Commissie is dan ook bevoegd om de mededeling vast te stellen.

*Subsidiariteit*

Het oordeel over de subsidiariteit van de mededeling is positief. De Europese interne markt is van groot belang voor de luchtvaartsector en adequate consumentenbescherming speelt daarin een belangrijke rol. Het EU-niveau is daarom het passende niveau voor deze mededeling.

### *Proportionaliteit*

Nederland is tevens positief over de proportionaliteit van de mededeling. In de mededeling wordt voorgesteld om eerst de mogelijkheden binnen bestaande kaders te verkennen, alvorens na te denken over eventuele nieuwe wetgeving. De voorgestelde stappen staan daarmee in verhouding tot het beoogde doel.

### *Inschatting van de financiële gevolgen*

Gezien de aard van de maatregelen zullen de financiële gevolgen van de mededeling naar verwachting beperkt zijn. Wel kunnen eventuele reddingstarieven leiden tot een (beperkte) toeslag op elk ticket, waarmee terugbetaling, verzorging en repatriëring worden gedekt. Eventuele budgettaire gevolgen voor de Rijksoverheid worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

### *Inschatting van de gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten*

Er is geen sprake van nieuwe wet- en regelgeving en een toename van de regeldruk en administratieve lasten is niet aan de orde. De aanbevelingen die in de mededeling worden gedaan, lijken tevens minimale gevolgen te hebben voor de toezicht- en handhavinglasten.

## **4. Nederlandse positie over de mededeling**

Nederland verwelkomt het voorstel van de Commissie om de bescherming van passagiers bij insolventie van luchtvaartmaatschappijen binnen bestaande wetgevende kaders te verbeteren. Insolventie kan aanzienlijke nadelige gevolgen hebben voor de individuele passagier. De Commissie stelt in de mededeling dat nieuwe wetgeving op dit moment niet nodig is en dat het probleem snel kan worden geadresseerd door de mogelijkheden binnen de huidige rechtskaders te verkennen (e.g. Verordeningen 261/2004 en 1008/2008). Deze benadering wordt door Nederland gesteund, omdat hiermee de bescherming van passagiers op efficiënte en proportionele wijze wordt verbeterd zonder dat de rol van de overheid wordt vergroot.

De Commissie moedigt een betere samenwerking van nationale autoriteiten bij het toezicht op de financiële situatie van luchtvaartmaatschappijen aan, ten einde het risico van insolventie voor luchtvaartmaatschappijen te verminderen. Conform Verordening 1008/2008 dienen toezichthouders in de lidstaten een grondige beoordeling uit te voeren bij de afgifte van een vergunning aan de luchtvaartmaatschappij en beoordelen vervolgens periodiek de financiële situatie van de maatschappij. In geval van ernstige nalatigheid in de financiële huishouding kan de toezichthouder besluiten over te gaan tot intrekking van de vergunning. De afgifte van een exploitatievergunning aan en het toezicht op de financiële toestand van luchtvaartmaatschappijen is in Nederland belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT beoordeelt jaarlijks de financiële situatie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Deze regelmatige beoordeling maakt het mogelijk om het risico op financiële problemen tijdig te bepalen. Nederland uit zich dan ook positief over het belang dat de Commissie toeschrijft aan financieel toezicht en is van mening dat het bestaande nationale toezichtinstrumentarium maximaal moet worden benut.

Nederland is tevens voorstander van een verbetering van de informatievoorziening over verzekeringsmogelijkheden aan passagiers. Dit schept duidelijkheid voor de passagier en leidt tot een vermindering van de negatieve gevolgen van insolventie van de luchtvaartmaatschappij. Het voorstel over de uitbreiding en het breder stimuleren van het Billing Settlement Plan en reddingstarieven en van verzekeringsmogelijkheden tegen insolventie, zoals SAFI, beoordeelt Nederland als positief.