

Schiphol 29 mei 2013.

Aan de leden van de Vaste Tweede Kamer Commissie voor Infrastructuur en Milieu.

BARIN Position Paper inzake “revision EU resolution 261/2004” EC voorstellen.

Graag willen wij u als leden van de Vaste Kamer Commissie Infrastructuur en Milieu namens de leden van de BARIN, de overkoepelende organisatie van 65 luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in Nederland, het volgende onder uw aandacht brengen.

Verordening EU 261/2004 is in 2005 geïntroduceerd ter bescherming van de passagier tegen ongewenste commerciële (wan)praktijken van luchtvaartmaatschappijen. De opzet was het tegengaan van overmatig overboeken (met als gevolg instapweigering) en het annuleren van vluchten om commerciële redenen. Van beide praktijken wordt de passagier de dupe. De verplichting tot compensatie van de passagier is daar op zijn plaats.

BARIN is een voorstander van deze regelgeving, aangezien onze leden de belangen van hun passagiers centraal hebben staan in hun bedrijfsuitvoering. Door de jaren heen, ten gevolge van vele gerechtelijke en politieke uitspraken, is de Verordening in zijn werking echter uitgebreid waardoor het oorspronkelijke doel uit het oog is verloren. Hierdoor zijn de verhoudingen niet meer in balans. Er is een verscheidenheid aan toezicht en handhaving ontstaan met als gevolg een ongelijk speelveld voor concurrentie binnen de EU.

De EU Commissie komt nu met herziening van deze Verordening inzake passagiersrechten voor de luchtvaart. De BARIN vindt het van belang dat er een goede balans is tussen het belang van de passagier en een economisch verantwoorde omgeving waarin luchtvaartmaatschappijen kunnen blijven concurreren en de van de luchtvaart afhankelijke werkgelegenheid in Nederland kan blijven bestaan (290.000 banen inclusief katalytisch effect).

Betere dienstverlening passagier: Het voorstel betreft elementen die passen bij de kwaliteit en dienstverlening van luchtvaartmaatschappijen richting hun passagiers. Een aanmerkelijke verbetering van de positie van de passagiers is dat er een betere bescherming geboden wordt in geval van operationele verstoringen, zoals het geven van adequate en relevante informatie aan passagiers, het her-routeren van passagiers bij langdurige verstoringen, zorg en assistentie na 2 uur bij verstoringen, mogelijkheid om spellingsfouten in de vluchtreservering te corrigeren en duidelijke afspraken rondom klachtenafhandeling en nauwere onderlinge samenwerking tussen de toezichthouders (NEB's) uit de verschillende lidstaten.

Disproportionele kosten Airlines:

Er is in het voorstel sprake van disproportionaliteit tussen de hoogte van de totale compensatiekosten in geval van vertraging in relatie tot de gemiddelde omzet per vlucht. Dit kan oplopen van tientallen tot honderden miljoenen EURO per jaar voor de luchtvaartsector. Daardoor ontstaat het risico dat de luchtvaartmaatschappij compensatie moet uitkeren aan passagiers in geval van vertraging, die zo hoog is dat deze – in het algemeen- de ticketprijs voor de betrokken vlucht ruimschoots overstijgt.

Bij een volledig bezette Boeing 777-300 of Boeing 747-400 vlucht kan het risico oplopen tot een compensatie bedrag van zo'n 250.000 euro. In dat geval kost de vlucht de luchtvaartmaatschappij meer dan de met die vlucht gegenereerde omzet. En dat terwijl de passagiers alsnog naar hun bestemming worden gebracht en de kosten van de vluchtoperatie daar nog bovenop komen. Airlines kunnen niet zomaar een aantal euro doorberekenen gelet op de marges van soms maar enkele euro's en de grote concurrentie in de luchtvaart. Voor een aantal Euro's verschil boeken passagiers een andere luchtvaartmaatschappij die niets van doen heeft met Europese verordeningen.

De compensatiebedragen staan niet in verhouding tot de ticketprijs, terwijl dit in andere transportsectoren wel het geval is. Er zou een koppeling moeten bestaan – gelijk de andere vervoersmodaliteiten- tussen de ticketprijs en de compensatie van de passagier.

Doorverbindingen belasten leidt tot negatieve effecten:

Daarnaast geldt dat de maatschappij die verantwoordelijk is voor de oorspronkelijke vertraging, met als resultaat een vertraging op de finale bestemming (in geval van doorverbindingen) de financiële last draagt voor compensatie in geval van verstoringen. Dit systeem zet druk op de netwerkstrategie van luchtvaartmaatschappijen. Kleinere maatschappijen die aansluiten op het netwerk van grotere maatschappijen krijgen te maken met extra financiële druk, wat kan leiden tot minder keuze mogelijkheden voor de passagier. Ook deze wijziging brengt een zware administratieve last met zich mee.

Onwenselijke prikkels op veiligheid:

Het risico van disproportionaliteit speelt tevens in de samenloop tussen het systeem in de luchtvaart wat de vliegveiligheid en luchtwaardigheid moet waarborgen enerzijds en compensatie aan de passagier voor tijdverlies (vertraging) anderzijds.

De keuze moet te allen tijde zijn voor het eerste. Ten aanzien van veiligheid kan en zal dan ook geen enkele concessie door onze leden worden gedaan. Daarom: het opvoeren van de economische druk (lees: kosten ten gevolge van de Verordening) op veiligheid is geen wenselijke ontwikkeling. Erkenning hiervan is noodzakelijk en het vliegveiligheidssysteem kan nimmer onder druk komen te staan.

Externe factoren en consequenties voor (op)volgende vluchten:

De BARIN wil verder benadrukken dat de uiteindelijke herziene Verordening moet passen in de praktijk van de luchtvaart, namelijk dat luchtvaart afhankelijk is van veel externe factoren waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft. Hierdoor kan er sprake zijn van onverwachte verstoringen (bijvoorbeeld door ingrijpen van de luchtverkeersleiding, weersomstandigheden, falen van luchthaven faciliteiten, opgelopen schade tijdens de vlucht, onverwacht niet goed functioneren van de techniek of indicaties daarvan) die leiden tot vertraging en tot consequenties voor de (op)volgende vluchten. Een luchtvaartmaatschappij werkt volgens planning van vluchten, deze vluchten zijn allemaal volgtijdelijk met elkaar verbonden. Deze planning is realistisch en moet voorzien in "on time performance". De planning kan echter niet voorkomen dat er soms sprake is van hiervoor vernoemde onverwachte verstoringen met consequenties voor de uitvoering van het vluchtschema van de dag.

Tenslotte:

- Proportionaliteit ontbreekt daar bij een vlucht vertraging de luchtvaartmaatschappij aan alle passagiers meer moet betalen dan de betreffende vlucht aan omzet heeft opgebracht.
- Er is geen sprake van een gelijk speelveld daar compensatiebedragen bij luchtvaartmaatschappijen hoger liggen dan de ticketprijs, terwijl dit bij andere vervoersmodaliteiten zoals treincompensatie niet het geval is.

Mededeling Insolventie:

De Commissie geeft in haar mededeling aan dat de door haar genoemde maatregelen mogelijk over twee jaar kunnen resulteren in een wetgevend initiatief. Slechts 0,008% van de Europese passagiers op buitenstations wordt jaarlijks getroffen door insolventie van luchtvaartmaatschappijen (Steer Davis Cleave rapport). BARIN is daarom geen voorstander van verdergaande of overbodige regelgeving op dit gebied, mede gezien het streven naar minder regelgeving .

BARIN – Board of Airline Representatives In the Netherlands.

Frank T.J.M. Allard

Chairman