



## Ändringar i luftfartslagen

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2006/07:3 Ändringar i luftfartslagen. Propositionen innehåller förslag till ändringar i luftfartslagen och lagen om marknadsdomstol m.m. De föreslagna bestämmelserna är avsedda att komplettera två av Europaparlamentets och rådets förordningar, dels (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (förordningen om nekad ombordstigning), dels (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (försäkringsförordningen).

Lagförslagen innebär bl.a. att Konsumentverket skall ha tillsyn över efterlevnaden av reglerna i förordningen om nekad ombordstigning, medan Luftfartsstyrelsen skall ha motsvarande uppgift när det gäller försäkringsförordningen. Vidare blir det möjligt för bl.a. Konsumentombudsmannen att i Marknadsdomstolen föra talan mot ett lufttrafikföretag som inte rättar sig efter vissa regler om informationsskyldighet i förordningen om nekad ombordstigning. På Luftfartsstyrelsen ankommer dels att ta emot försäkringsbevis, dels att kräva bevis om giltig försäkring vid vissa överflygningar av svenskt område.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2007.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen, och utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag.

# Innehållsförteckning

|                                                  |    |
|--------------------------------------------------|----|
| Sammanfattning .....                             | 1  |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....     | 3  |
| Utskottets överväganden .....                    | 4  |
| Ändringar i luftfartslagen m.m. ....             | 4  |
| <i>Bilaga 1</i>                                  |    |
| Förteckning över behandlade förslag .....        | 8  |
| Propositionen .....                              | 8  |
| <i>Bilaga 2</i>                                  |    |
| Europaparlamentets och rådets förordningar ..... | 9  |
| <i>Bilaga 3</i>                                  |    |
| Regeringens lagförslag .....                     | 34 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Ändringar i luftfartslagen m.m.**

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2006/07:3.

Stockholm den 23 november 2006

På civilutskottets vägnar

*Carina Moberg*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Carina Moberg (s), Inger René (m), Ewa Thalén Finné (m), Johan Löfstrand (s), Andreas Norlén (m), Lennart Pettersson (c), Christina Oskarsson (s), Jan Ertsborn (fp), Hillevi Larsson (s), Christine Jönsson (m), Gunnar Sandberg (s), Yvonne Andersson (kd), Anti Avsan (m), Ameer Sachet (s), Lars Tysklind (fp), Jan Lindholm (mp) och LiseLotte Olsson (v).

# Utskottets överväganden

## Ändringar i luftfartslagen m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen antar regeringens lagförslag.

### *Bakgrund*

Våren 2004 antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd två förordningar som rör luftträttsliga frågor.

Den första är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (förordningen om nekad ombordstigning). Förordningen trädde i kraft den 17 februari 2005.

Den andra är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (försäkringsförordningen). Förordningen trädde i kraft den 30 april 2005.

Förordningarna återfinns i bilaga 2 till detta betänkande.

Förordningarna är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i Sverige och övriga medlemsstater. De kräver dock vissa kompletterande bestämmelser.

Regeringen beslutade den 2 juni 2005 för nämnt ändamål bl.a. en förordning om ändring i förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Härigenom gjordes Konsumentverket till tillsynsmyndighet enligt förordningen om nekad ombordstigning och Luftfartsstyrelsen till tillsynsmyndighet enligt försäkringsförordningen. Författningsändringarna var avsedda att gälla i avvaktan på de överväganden som görs i detta lagstiftningsärende.

Ett förnyat och fullständigt övervägande av frågan om behovet av kompletterande bestämmelser gjordes i den inom Justitiedepartementet utarbetade departementspromemorian Ändringar i luftfartslagen – kompletterande bestämmelser till två EG-förordningar på luftträttsens område (Ds 2006:5). Promemorian har remissbehandlats och ligger till grund för förslagen i förevarande proposition.

EG-kommissionen har den 28 juli 2006 väckt talan mot Sverige under påståendet om bristande uppfyllelse i ett hänseende av förordningen om nekad ombordstigning.

### *Förordningen om nekad ombordstigning*

Syftet med förordningen om nekad ombordstigning är att fastställa minimirättigheter för flygpassagerare för det fall att de mot sin vilja nekas ombordstigning eller drabbas av inställda eller försenade flygningar (artikel 1.1). Artikel 2 upptar några för förordningens tillämpning avgörande definitioner. Av definitionerna framgår bl.a. vad som skall avses med lufttrafikföretag, nekad ombordstigning och inställd flygning. Förordningens tillämpningsområde preciseras i artikel 3 och anges för det första omfatta passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Under vissa närmare angivna omständigheter skall förordningen tillämpas också i fråga om passagerare som reser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats inom en medlemsstats territorium. I förordningen ges bestämmelser om vad passagerarnas rättigheter och det berörda lufttrafikföretagets skyldigheter närmare bestämt skall bestå i vid fall av nekad ombordstigning och inställda eller försenade flygningar (artiklarna 4–6) samt det system för kompensation och assistans som enligt vad som närmare anges i artiklarna 4–6 helt eller delvis skall stå till förfogande för passagerarna vid vart och ett av de hinder i transporten som omfattas av förordningen (artiklarna 7–10). Förordningen innehåller vidare bestämmelser om att förtur och utökad assistans skall ges åt funktionshindrade passagerare och deras medföljande samt åt barn som reser ensamma (artikel 11), att lufttrafikföretaget skall vara skyldigt att på visst sätt informera passagerarna om förordningens bestämmelser både vid incheckning och i händelse av nekad ombordstigning eller inställd eller försenad flygning (artikel 14) och att förordningens bestämmelser är tvingande till passagerarnas förmån (artikel 15). Därutöver framgår att varje medlemsstat är förpliktad att utse ett organ som ansvarar för att förordningens bestämmelser efterlevs och som – när så är lämpligt – vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter enligt förordningen respekteras. Det utsedda organet skall också vara behörigt att ta emot klagomål från enskilda passagerare i fråga om överträdelser av förordningens bestämmelser. Det ankommer på medlemsstaterna att fastställa påföljder för överträdelser av förordningen (artikel 16).

### *Försäkringsförordningen*

Syftet med försäkringsförordningen är att fastställa miniminivåer för det försäkringsskydd som lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall hålla sig med såvitt gäller sitt ansvar för skador på passagerare, bagage, gods och tredje man (artikel 1.1). Med några undantag – bl.a. undantas statliga luftfartyg – skall förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, till, från eller över en medlemsstats territorium (artikel 2). I artikel 3 ges definitioner av vissa för förordningen centrala begrepp, bl.a. lufttrafikföretag och luftfartygsoperatör. Förordningen innehåller härefter närmare bestämmelser om försäkringsprinciper (artikel 4), hur uppfyllelsen av försäkringskraven kontrolleras för skilda

fall (artikel 5), miniminivåer för det försäkringsskydd som skall finnas för ansvar för skador på passagerare, bagage och gods (artikel 6), miniminivåer för försäkringsskyddet i fråga om skadeståndsansvar gentemot tredje man (artikel 7), efterlevnad och påföljder (artikel 8). Slutligen innehåller förordningen bestämmelser om bl.a. tidpunkt för ikraftträdande och medlemsstaternas rapporteringsskyldighet i förhållande till kommissionen (artiklarna 9–11).

För en beskrivning av innehållet i de internationella överenskommelser och annan gemenskapsrättslig reglering som gör sig gällande på de nu behandlade områdena av lufrätten hänvisas till propositionen.

### *Propositionen och utskottets ställningstagande*

I propositionen har regeringen övervägt behovet av kompletterande bestämmelser till de två förordningarna eller om någon redan befintlig nationell reglering kan vara tillräcklig för att möta förordningarnas krav.

Beträffande förordningen om nekad ombordstigning har övervägandena omfattat frågor om bl.a. tillsynsmyndighet, tillsynens innehåll och påföljder, inklusive frågor om passagerarnas rätt att ge in klagomål till tillsynsorganet. Regeringens överväganden har lett fram till förslag till lagändringar som i sina huvuddrag innebär att Konsumentverket skall vara den myndighet som utövar tillsyn över att förordningens bestämmelser följs i fråga om flygningar som företas från flygplatser i Sverige och i fråga om flygningar från tredjeland till flygplatser i Sverige. Lämnar ett lufttrafikföretag inte den information till passagerarna som föreskrivs i förordningen, skall företaget på marknadsrättslig väg kunna åläggas eller i vissa fall föreläggas att lämna informationen. Talan om åläggande skall kunna väckas vid Marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen, en näringsidkare som har ingått avtal om transport med lufttrafikföretaget och en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare. Bestämmelser av denna innebörd skall enligt regeringsförslaget tas in i luftfartslagen och lagen om marknadsdomstol m.m.

Beträffande försäkringsförordningen har regeringens överväganden omfattat om kompletterande bestämmelser bör införas när det gäller bl.a. tillsynsorgan, tillsynens innehåll och påföljder vid överträdelser av förordningen samt fråga om försäkringsnivån för vissa mindre luftfartyg. Regeringens överväganden i denna del har lett fram till förslag till lagändring som innebär att Luftfartsstyrelsen skall vara den myndighet som utövar tillsyn över att försäkringsförordningens bestämmelser följs. Luftfartsstyrelsen skall också vara den myndighet till vilken lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ger in försäkringsbevis eller annat bevis om giltig försäkring. Vid sådana överflygningar och mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordningen skall Luftfartsstyrelsen ha möjlighet att kräva bevis om försäkring.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2007. Sverige kommer inte förrän vid ikraftträdandet att uppfylla förpliktelsen för medlemsstaterna att uppställa påföljder för lufttrafikföretag som underlåter att vid

incheckning eller vid uppkommet hinder i transporten ge passagerarna skriftlig information om deras rätt till kompensation och assistans enligt förordningen (se 9 kap. 12 och 13 §§ luftfartslagen). Det är underlåtenheten härvidlag som avses med den talan som EG-kommissionen har väckt. I övriga hänseenden har Sverige redan genom den provisoriska reglering som är i kraft sedan den 1 juli 2005 uppfyllt sina förpliktelser att meddela kompletterande bestämmelser.

Regeringens lagförslag, som återfinns i bilaga 3, har inte mött invändningar i motioner. Utskottet anser att riksdagen av de skäl som anförs i propositionen bör anta lagförslagen.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2006/07:3 Ändringar i luftfartslagen:*

Riksdagen antar de i propositionen framlagda förslagen till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

BILAGA 2

# Europaparlamentets och rådets förordningar

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR 261/2004

av den 11 februari 2004

om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (Text av betydelse för EES)

## EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag(1),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande(2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget(3), mot bakgrund av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 1 december 2003, och

av följande skäl:

(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

(3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik(4) infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att luft-

trafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

(5) Med tanke på att skillnaden mellan regelbundna och icke-regelbundna luftfartstjänster tenderar att suddas ut bör ett sådant skydd omfatta inte bara passagerare på regelbundna utan även på icke-regelbundna flygningar, inbegripet flygningar som ingår i paketresor.

(6) Det skydd som medges passagerare som reser från en flygplats belägen i en medlemsstat bör utvidgas till att omfatta passagerare som avreser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen i en medlemsstat, om ett EG-lufttrafikföretag utför flygningen.

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det leasar med eller utan besättning eller också på annan basis.

(8) Denna förordning bör inte begränsa lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag.

(9) Antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning bör minskas genom att det införs en skyldighet för lufttrafikföretagen att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner, i stället för att passagerare nekas ombordstigning, och genom full kompensation till dem som slutligen nekas ombordstigning.

(10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(11) Frivilliga bör också ges möjlighet att boka av sin flygning, med ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, eftersom deras svårigheter vid vidare resa är jämförbara med situationen för passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning.

(12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör också minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerarna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra åtgärder. I annat fall bör lufttrafikföretagen kompensera passagerarna om inställningen av flygningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits.

(13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.

(16) I sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än att flygningen ställs in bör denna förordning inte tillämpas.

(17) Passagerare vars flygning är försenad med en angiven tid bör bli omhändertagna på lämpligt sätt och ges möjlighet att avbeställa flygningen med ersättning för biljetten eller fortsätta resan under tillfredsställande villkor.

(18) Omhändertagande av passagerare som inväntar en alternativ flygning eller en försenad flygning får begränsas eller vägras om detta i sig skulle orsaka ytterligare försening.

(19) Lufttrafikföretag som utför flygningen bör ta hänsyn till de särskilda behoven hos passagerare med nedsatt funktionsförmåga och personer som följer med dem.

(20) Passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter i händelse av nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar så att de faktiskt kan utöva sina rättigheter.

(21) Medlemsstaterna bör fastställa regler för påföljder vid överträdelse av denna förordning och se till att dessa genomförs. Påföljderna måste vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(22) Medlemsstaterna bör sörja för och övervaka att deras lufttrafikföretag rent allmänt följer denna förordning och utse ett lämpligt organ för att kontrollera dess efterlevnad. Kontrollen bör inte inkräkta på passagerares och lufttrafikföretags rätt till domstolsprövning enligt förfaranden i nationell lag.

(23) Kommissionen bör analysera tillämpningen av denna förordning och särskilt bedöma huruvida det är lämpligt att utvidga dess räckvidd till att omfatta alla passagerare som ingått avtal med en researrangör eller ett EG-lufttrafikföretag när de reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat.

(24) Konungariket Spanien och Förenade kungariket enades i London den 2 december 1987, i en gemensam förklaring av de två ländernas utrikesministrar, om bestämmelser om ökat samarbete beträffande användningen av Gibraltars flygplats. Dessa bestämmelser har ännu inte trätt i kraft.

(25) Förordning (EEG) nr 295/91 bör därför upphävas.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### **Syfte**

1. Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall:

a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.

b) Inställd flygning.

c) Försenad flygning.

2. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall inte anses påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen.

3. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills bestämmelserna i den gemensamma förklaringen från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar av den 2 december 1987 har trätt i kraft. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet om när detta sker.

### Artikel 2

#### **Definitioner**

I denna förordning avses med

a) lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med giltig licens,

b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,

c) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag(5),

d) researrangör: en arrangör av resepaket i den mening som avses i artikel 2.2 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang(6), med undantag för lufttrafikföretag,

e) resepaket: de tjänster som definieras i artikel 2.1 i direktiv 90/314/EEG,

f) biljett: ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent,

g) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,

h) slutlig bestämmelseort: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras,

i) person med nedsatt funktionsförmåga: en person vars funktionsförmåga är nedsatt vid användning av transporter på grund av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller rörelsemässigt, permanent eller temporärt), förståndsmässigt hinder, ålder eller annat funktionshinder och vars situation kräver särskild uppmärksamhet och anpassning till personens behov av för alla passagerare tillgänglig service,

j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga,

k) frivillig: en person som har inställt sig för ombordstigning på de villkor som fastställs i artikel 3.2 och som på lufttrafikföretagets förfrågan förklarar sig beredd att mot förmåner avstå från sin platsreservation.

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.

## Artikel 3

### Räckvidd

1. Denna förordning skall tillämpas för

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

2. Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, har checkat in

- på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt)

eller, om ingen tid har angetts,

- senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller

b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.

3. Denna förordning skall inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den skall emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.

4. Denna förordning skall endast tillämpas på passagerare som befordras med flygplan med motor.

5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.

6. Denna förordning skall inte påverka passagerares rättigheter enligt direktiv 90/314/EEG. Denna förordning skall inte tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än inställd flygning.

## Artikel 4

### Nekad ombordstigning

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

2. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer skall kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.

3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.

## Artikel 5

### Inställd flygning

1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om om-dirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin

slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

4. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett skall åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.

## Artikel 6

### Försening

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1.500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1.500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1.500 och 3.500 kilometer, eller

c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,

ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.

## Artikel 7

### Rätt till kompensation

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1.500 kilometer,
- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1.500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1.500 och 3.500 kilometer,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

- a) med två timmar för alla flygningar på 1.500 kilometer eller mindre, eller
- b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1.500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1.500 kilometer och 3.500 kilometer, eller
- c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

3. Kompensationen i punkt 1 skall betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

## Artikel 8

### Rätt till återbetalning eller ombokning

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) - återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

- en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

2. Punkt 1 a skall även gälla passagerare vars flygning ingår i ett paket, med undantag av rätten till återbetalning, om denna rättighet regleras i direktiv 90/314/EEG.

3. När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, skall lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.

## Artikel 9

### Rätt till service

1. I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden,

b) hotellrum i sådana fall

- då övernattnings under en eller flera nätter blir nödvändig, eller

- då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig,

c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).

2. Passagerare skall dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefon-samtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.

3. Vid tillämpningen av denna artikel skall det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt

funktionsförmåga och medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.

## Artikel 10

### Uppgradering och nedgradering

1. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass i förhållande till biljettpriset får lufttrafikföretaget inte ta ut något tillägg.
2. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset skall lufttrafikföretaget inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, ersätta
  - a) 30 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar på 1.500 kilometer eller mindre, eller
  - b) 50 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar inom gemenskapen längre än 1.500 kilometer, med undantag för flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorium och de franska utomeuropeiska departementen och vid alla övriga flygningar mellan 1.500 och 3.500 kilometer, eller
  - c) 75 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b, inklusive flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska utomeuropeiska departementen.

## Artikel 11

### Personer med nedsatt funktionsförmåga eller särskilda behov

1. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall ge förtur till personer med nedsatt funktionsförmåga och personer och godkända hjälphundar som följer med dem samt till barn som reser ensamma.
2. Vid nekad ombordstigning, inställd flygning eller försening oberoende av dess längd skall personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt barn som reser ensamma ha rätt till service i enlighet med artikel 9 snarast möjligt.

## Artikel 12

### Ytterligare kompensation

1. Tillämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation.

2. Utan att det påverkar berörda principer och bestämmelser i nationell lagstiftning, däribland rättspraxis, skall punkt 1 inte tillämpas på passagerare som frivilligt har avstått från en platsreservation i enlighet med artikel 4.1.

### Artikel 13

#### **Rätt till gottgörelse**

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.

### Artikel 14

#### **Skyldighet att informera passagerarna om deras rättigheter**

1. Det lufttrafikföretag som utför flygningen skall vid incheckningen se till att ett tydligt anslag med följande text finns uppsatt väl synligt för passagerarna: "Om ni nekas att stiga ombord eller om er flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan ni vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av den text som anger era rättigheter, särskilt rätten till kompensation och assistans."

2. När lufttrafikföretaget som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning skall det ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning. Även passagerare som utsatts för en försening med minst två timmar skall erhålla sådan information. Passagerarna skall också ges skriftlig information om hur det nationella organ som avses i artikel 16 kan kontaktas.

3. Lämpliga alternativa medel skall användas vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel med avseende på blinda och synskadade personer.

## Artikel 15

### **Ansvarsbegränsning**

1. Förpliktelserna gentemot passagerarna enligt denna förordning får inte begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.

2. Om ett sådant undantag eller en begränsande klausul trots det tillämpas på en passagerare, eller om passageraren inte informeras på ett korrekt sätt om sina rättigheter och därför har godtagit en lägre kompensation än vad som föreskrivs i denna förordning, skall passageraren fortfarande ha rätt att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i behörig domstol eller behörigt organ för att få ytterligare kompensation.

## Artikel 16

### **Överträdelse**

1. Varje medlemsstat skall utse ett organ som ansvarar för genomförandet av denna förordning med avseende på flygningar från flygplatser belägna inom dess territorium och flygningar från tredje land till sådana flygplatser. När så är lämpligt skall detta organ vidta de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att passagerarnas rättigheter respekteras. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen om vilket organ som har utsetts i enlighet med denna punkt.

2. Utan att det påverkar artikel 12 får varje passagerare till ett organ som utsetts i enlighet med punkt 1, eller till något annat behörigt organ som har utsetts av en medlemsstat, lämna in ett klagomål angående en överträdelse av bestämmelserna i denna förordning som skall ha skett på en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium eller angående flygningar från tredje land till en flygplats belägen inom det territoriet.

3. De påföljder som medlemsstaterna fastställer för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

## Artikel 17

### **Rapportering**

Senast den 1 januari 2007 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultatet av denna förordning, särskilt med avseende på

- omfattningen av nekad ombordstigning och inställda flygningar,

- en eventuell utvidgning av räckvidden för denna förordning till att omfatta passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa för vilken direktiv 90/314/EEG är tillämplig och som reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag,

- en eventuell översyn av de kompensationsbelopp som avses i artikel 7.1.

Rapporten skall kompletteras med lagförslag om det är nödvändigt.

## Artikel 18

### **Upphävande**

Förordning (EEG) nr 295/91 skall upphävas.

## Artikel 19

### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den 17 februari 2005.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 11 februari 2004.

*På Europaparlamentets vägnar*

**P. COX**  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*

**M. McDOWELL**  
*Ordförande*

- (1) EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 225 och EUT C 71 E, 25.3.2003, s. 188.
- (2) EGT C 241, 7.10.2002, s. 29.
- (3) Europaparlamentets yttrande av den 24 oktober 2002 (EUT C 300 E, 11.12.2003, s. 443), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 mars 2003 (EUT C 125 E, 27.5.2003, s. 63), och Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2003. Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 18 december 2003 och rådets beslut av den 26 januari 2004.
- (4) EGT L 36, 8.2.1991, s. 5.
- (5) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.
- (6) EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR  
785/2004

av den 21 april 2004

om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD  
HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag [1],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [2],

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget [3], och

av följande skäl:

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och för att främja konsumentskyddet är det viktigt att säkerställa en lämplig miniminivå för de försäkringar som skall täcka lufttrafikföretagens skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

(2) På gemenskapens luftfartsmarknad har åtskillnaden mellan nationella och internationella lufttransporter undanröjts, och det är därför lämpligt att upprätta miniminivåer för försäkringskrav för EG-lufttrafikföretag.

(3) Gemenskapsbestämmelser behövs för att dessa krav även skall tillämpas på lufttrafikföretag från tredje land, så att konkurrensvillkoren blir desamma som för EG-lufttrafikföretagen.

(4) I sitt meddelande av den 10 oktober 2001 om konsekvenserna för trafikflyget av attentaten i Förenta staterna uttryckte kommissionen sin avsikt att granska de försäkringsbelopp och försäkringsvillkor som krävs inom ramen för medlemsstaternas beviljande av operativa licenser, för att säkerställa en harmoniserad metod. I sitt meddelande av den 2 juli 2002 om försäkringar inom lufttransportsektorn efter terroristattacker i Förenta staterna den 11 september 2001 förklarade kommissionen dessutom att den även i fortsättningen skulle följa utvecklingen på flygförsäkringsmarknaden med avseende på revidering av de försäkringsbelopp och för-

säkringsvillkor som krävs för medlemsstaternas beviljande av operativa licenser.

(5) Genom rådets beslut 2001/539/EG [4] har gemenskapen ingått konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen) [5], i vilken nya bestämmelser fastställs om skadeståndsansvar med avseende på internationella lufttransporter av personer, bagage och gods. Dessa regler förväntas ersätta bestämmelserna i 1992 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna.

(6) Enligt artikel 50 i Montrealkonventionen skall de fördragsslutande staterna av lufttrafikföretagen kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen, och samtidigt kommer 1929 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna att fortsätta att gälla parallellt med Montrealkonventionen under obestämd tid. Båda dessa konventioner lämnar utrymme för ett obegränsat skadeståndsansvar.

(7) Enligt artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag [6] skall lufttrafikföretag vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man, om än inga minimibelopp och försäkringsvillkor specificeras.

(8) Det bör beaktas att Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) den 13 december 2000 antog en resolution (ECAC/25-1) om miniminivåer för försäkringar för skadeståndsansvar för passagerare och gentemot tredje man, vilken ändrades den 27 november 2002.

(9) Det är nödvändigt att för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium, inklusive dess territorialvatten, fastställa minimiförsäkringskrav avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

(10) Försäkringsskyldigheten bör åligga lufttrafikföretag med en giltig operativ licens, och EG-lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats i överensstämmelse med förordning (EEG) nr 2407/92. Att licenstiden har löpt ut eller att licens saknas befriar inte företaget från denna skyldighet.

(11) I Montrealkonventionen regleras särskilt skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage och gods, medan skadeståndansvaret för post enligt artikel 2 i konventionen skall omfattas av ”de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag”. Inom gemenskapen finns försäkring för detta ansvar tillräckligt reglerat i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92.

(12) Det är inte nödvändigt att kräva att statliga luftfartyg och vissa andra typer av luftfartyg är försäkrade.

(13) Minimiförsäkringsskydd bör tillhandahållas i situationer där ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör är skadeståndsansvarig avseende passagerare, bagage, gods och tredje man i enlighet med bestämmelserna i internationella konventioner, gemenskapsrätten eller nationell lagstiftning, utan att inkräkta på dessa bestämmelser.

(14) Försäkringen bör täcka luftfartsspecifikt skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. När det gäller passagerare, bagage och gods bör försäkringen omfatta täckning för dödsfall och personskador orsakade av olyckshändelser och förlorat eller förstört eller skadat bagage och gods. I fråga om tredje man bör försäkringen omfatta täckning för dödsfall samt person- och egendomsskador orsakade av olyckshändelser.

(15) Denna förordning bör inte tolkas som ett krav på dubbel försäkring. I den utsträckning som den avtalsslutande transportören och den faktiska transportören i den mening som avses i artikel 39 i Montrealkonventionen kan hållas ansvariga för samma skada, kan medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för att undvika dubbelförsäkringar.

(16) Totalbelopp utgör en marknadspraxis som kan bidra till möjligheten att teckna försäkring, särskilt mot risker i samband med krigshandlingar och terrorism, genom att försäkringsgivarna ges bättre kontroll över sitt skadeståndsansvar, men denna erkända praxis befriar dock inte ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör från skyldigheten att respektera minimiförsäkringskraven, då det totalbelopp som fastställs i dess försäkringsavtal har nåtts.

(17) Det är nödvändigt att kräva att lufttrafikföretagen visar att de alltid uppfyller minimiförsäkringskraven för skadeståndsansvar i enlighet med denna förordning. Med avseende på EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen bör deponering av bevis på försäkringsskydd i en medlemsstat vara tillräckligt för alla medlemsstater om denna försäkring har tecknats av ett företag som har rätt att göra detta enligt tillämplig lagstiftning.

(18) När det gäller överflygningar av en medlemsstats territorium av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag eller luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, som inte inbegriper landning i eller start från någon medlemsstat, kan den överflugna medlemsstaten, i enlighet med internationell rätt, kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven i denna förordning, till exempel genom att utföra stickprovskontroller.

(19) Minimiförsäkringskraven bör ses över efter en viss tid.

(20) Förfarandena för övervakning av tillämpningen av minimiförsäkringskraven bör vara öppna och icke-diskriminerande och bör inte hindra den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital.

(21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter [7].

(22) Om ytterligare bestämmelser krävs för att inrätta lämpliga försäkringar som omfattar luftfartsspecifik ansvarsskyldighet för punkter som inte omfattas av denna förordning, bör medlemsstaterna ha möjlighet att införa sådana bestämmelser.

(23) En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.

(24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen införandet av minimiförsäkringskrav som kan bidra till att den inre luftfartsmarknadens mål uppnås genom att snedvridningen av konkurrensen minskas, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

## HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Syfte

1. Denna förordning syftar till att fastställa minimikrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.
2. Med avseende på postbefordran gäller de försäkringskrav som fastställs i förordning (EEG) nr 2407/92 och i medlemsstaternas nationella lagstiftning.

### Artikel 2

#### Räckvidd

1. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag och alla luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium, där fördraget är tillämpligt.
2. Denna förordning skall inte tillämpas på

a) statliga luftfartyg enligt artikel 3 b i konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944,

b) modellflygplan med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 20 kilo,

c) flygmaskiner med fotstart (inklusive flygskärmar med motor och hängglidare),

d) fasta ballonger,

e) drakar,

f) fallskärmar (inklusive flygskärmar),

g) luftfartyg, inklusive glidflygplan, med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 500 kg samt ultralätta flygplan

- som används för icke-kommersiellt bruk, eller

- som används för lokal flygundervisning som inte överskrider internationella gränser

i den mån det är fråga om försäkringskrav gällande risker i samband med krigshandlingar och terrorism i enlighet med denna förordning.

3. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar skall inte påverka Spaniens eller Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen.

4. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills överenskommelsen i den gemensamma förklaring som avgavs av Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar den 2 december 1987 fungerar i praktiken. När så sker, kommer Spaniens och Förenade kungarikets regeringar att underrätta rådet om detta.

### Artikel 3

#### **Definitioner**

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *lufttrafikföretag*: ett luftfartsföretag med en giltig operativ licens.

b) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992.

c) *luftfartygsoperatör*: en person eller ett organ, som inte är ett lufttrafikföretag, som fortlöpande faktiskt beslutar om luftfartygets användning eller drift; den fysiska eller juridiska person i vars namn luftfartyget är registrerat skall anses vara operatör, såvida inte hon/han kan bevisa att en annan person är operatör.

d) *flygning*:

- med avseende på passagerare och ej incheckat bagage, tiden för transport av passagerarna med luftfartyg, inklusive ombord- och urstigning,

- med avseende på gods och incheckat bagage, tiden för transport av bagage och gods från och med det att bagaget eller godset överlämnas till lufttrafikföretaget fram till överlämnandet till den behöriga mottagaren,

- med avseende på tredje man, användningen av ett luftfartyg från och med det att motorerna sätts i gång för att faktiskt lyfta eller taxa ut luftfartyget till dess att det har landat och motorerna har slagits av helt; dessutom förflyttning av ett luftfartyg med bogseringsfordon och push-back-fordon eller med krafter som är typiska för luftfartygs drift och lyftning, i synnerhet luftströmmar.

e) *SDR*: särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens definition.

f) *MTOM (Maximum Take Off Mass)*: den högsta godkända startmassa som motsvarar en certifierad massa som är specifik för alla luftfartygstyper i enlighet med luftfartygets luftvärdighetsbevis.

g) *passagerare*: varje person som är på en flygning med lufttrafikföretagets eller luftfartygsoperatörens medgivande, utom tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

h) *tredje man*: varje juridisk eller fysisk person, utom passagerare och tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

i) *kommersiell drift*: drift mot ersättning och/eller hyra.

## Artikel 4

### Försäkringsprinciper

1. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 skall vara försäkrade i enlighet med denna förordning vad gäller deras luftfartsspecifika skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. Deras försäkring skall omfatta krigshandlingar, terrorism,

flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter.

2. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall se till att det finns försäkringsskydd för varje flygning, oavsett om de förfogar över luftfartyget i egenskap av ägare eller genom ett leasingavtal eller genom gemensam verksamhet eller franchiseverksamhet, code-sharing eller annan överenskommelse av samma art.

3. Denna förordning påverkar inte bestämmelser om skadeståndsansvar i

- internationella konventioner i vilka medlemsstaterna och/eller gemenskapen är parter,

- gemenskapsrätten, och

- medlemsstaternas nationella lagstiftning.

## Artikel 5

### Efterlevnad

1. Lufttrafikföretag och, när så krävs, luftfartygsoperatörer, som avses i artikel 2, skall visa att de uppfyller försäkringskraven i denna förordning genom att hos den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten deponera ett försäkringsbevis eller annat bevis på giltig försäkring.

2. I denna artikel avses med "berörd medlemsstat" den medlemsstat som har beviljat EG-lufttrafikföretaget den operativa licensen eller den medlemsstat där luftfartygsoperatörens luftfartyg är registrerat. Med avseende på lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade utanför gemenskapen avses med "berörd medlemsstat" den medlemsstat till eller från vilken flygningarna genomförs.

3. Med undantag från punkt 1 får de medlemsstater vars territorium överflygs av lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 kräva bevis för giltig försäkring i enlighet med denna förordning.

4. Med avseende på EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen är deponering av ett bevis på försäkringsskydd i den medlemsstat som avses i punkt 2 tillräckligt för alla medlemsstater utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 8.6.

5. I undantagsfall vid försäkringsmarknadsmislyckande får kommissionen besluta, i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, om lämpliga åtgärder för tillämpning av punkt 1.

## Artikel 6

### Ansvarsförsäkring avseende passagerare, bagage och gods

1. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för passagerare skall uppgå till minst 250.000 SDR per passagerare. Vid icke-kommersiell drift med luftfartyg med en MTOM på högst 2.700 kilo får medlemsstaterna emellertid fastställa en lägre nivå på minimiförsäkringsskyddet, dock minst 100.000 SDR per passagerare.

2. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för bagage skall uppgå till minst 1.000 SDR per passagerare vid kommersiell drift.

3. Minimiförsäkringsskyddet för gods skall uppgå till minst 17 SDR per kilo vid kommersiell drift.

4. Punkterna 1, 2 och 3 skall inte tillämpas på flygningar över medlemsstaternas territorium utförda av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och av luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, om flygningarna inte omfattar landning eller start inom detta territorium.

5. De belopp som anges i denna artikel får vid behov ändras i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, när det är påkallat till följd av ändringar i berörda internationella avtal.

## Artikel 7

### Försäkring för skadeståndsansvar gentemot tredje man

1. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar gentemot tredje man skall per olycka för varje luftfartyg uppgå till minst följande:

| Kategori | MTOM<br>(kg) | Minsta försäkring<br>(miljoner SDR) |
|----------|--------------|-------------------------------------|
| 1        | < 500        | 0,75                                |
| 2        | < 1.000      | 1,5                                 |
| 3        | < 2.700      | 3                                   |
| 4        | < 6.000      | 7                                   |
| 5        | < 12.000     | 18                                  |
| 6        | < 25.000     | 80                                  |
| 7        | < 50.000     | 150                                 |
| 8        | < 200.000    | 300                                 |
| 9        | < 500.000    | 500                                 |
| 10       | ≥ 500.000    | 700                                 |

Om vid något tillfälle ett försäkringsskydd avseende skada som drabbar tredje man på grund av risk för krig eller terrorism inte finns att tillgå för ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör med täckning för varje

olyckstillfälle, får ett sådant lufttrafikföretag eller en sådan luftfartygsoperatör uppfylla skyldigheten att försäkra sig mot sådana risker genom försäkring för vilken totalbelopp gäller. Kommissionen skall noga övervaka tillämpningen av denna bestämmelse för att säkerställa att totalbeloppet åtminstone motsvarar det relevanta beloppet enligt tabellen.

2. De belopp som anges i denna artikel får vid behov ändras i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, när det är påkallat till följd av ändringar i berörda internationella avtal.

## Artikel 8

### Efterlevnad och påföljder

1. Medlemsstaterna skall se till att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 följer denna förordning.

2. När det gäller sådana överflygningar av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag eller luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, som inte inbegriper landning i eller start från någon medlemsstat, samt när det gäller mellanlandningar i medlemsstaterna av sådana luftfartyg i andra än trafikmässiga syften, får den berörda medlemsstaten, för tillämpningen av punkt 1 och utan det påverkar tillämpningen av punkt 7, kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven i denna förordning.

3. Vid behov får medlemsstaterna kräva ytterligare bevis från lufttrafikföretaget, luftfartygsoperatören eller försäkringsgivaren.

4. Påföljderna för överträdelser av denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

5. Med avseende på EG-lufttrafikföretag får dessa påföljder omfatta indragning av den operativa licensen, med förbehåll för och i enlighet med berörda bestämmelser i gemenskapsrätten.

6. Med avseende på lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg registrerade utanför gemenskapen får påföljderna omfatta vägrad rätt till landning inom en medlemsstats territorium.

7. Om en medlemsstat inte är övertygad om att villkoren i denna förordning uppfylls, skall den inte tillåta ett luftfartyg att lyfta, innan lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har framlagt bevis på fullgod försäkring i enlighet med denna förordning.

## Artikel 9

### Kommitté

1. Kommissionen skall biträddas av den kommitté som inrättats genom artikel 11 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen [8].

2. När det hänvisas till denna punkt, skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

4. Kommissionen kan dessutom höra kommittén i andra frågor som rör tillämpningen av denna förordning.

## Artikel 10

### Rapport och samarbete

1. Kommissionen skall senast den 30 april 2008 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om förordningens tillämpning.

2. Medlemsstaterna skall på begäran lämna information till kommissionen om tillämpningen av denna förordning.

## Artikel 11

### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft tolv månader efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 21 april 2004.

*På Europaparlamentets vägnar*

*På rådets vägnar*

P. COX  
*Ordförande*

D. ROCHE  
*Ordförande*

[1] EGT C 20 E, 28.1.2003, s. 193.

[2] EUT C 95, 23.4.2003, s. 16.

[3] Europaparlamentets yttrande av den 13 maj 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 december 2003 (EUT C 54 E, 2.3.2004, s. 40), Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2004 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2004.

[4] EGT L 194, 18.7.2001, s. 38.

[5] EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

[6] EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

[7] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

[8] EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

BILAGA 3

## Regeringens lagförslag

## 1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)<sup>1</sup>

*dels* att nuvarande 9 kap. 11 § skall betecknas 9 kap. 8 a §,

*dels* att 9 kap. 1 och den nya 8 a §§ och 10 kap. 2 § skall ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 9 kap. 9 § skall lyda "Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 2027/97",

*dels* att rubriken närmast före nuvarande 9 kap. 11 § skall sättas närmast före den nya 9 kap. 8 a §,

*dels* att det i lagen skall införas sju nya paragrafer, 9 kap. 11–14 §§ och 10 kap. 1 a, 2 a och 2 b §§, av följande lydelse,

*dels* att det närmast efter 9 kap. 1 § skall införas en ny rubrik som skall lyda "Bestämmelser om Montrealkonventionen",

*dels* att det närmast före 9 kap. 11 och 14 §§ skall införas nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***9 kap.****1 §<sup>2</sup>**

Bestämmelser om lufttransporter finns i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag *samt* rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage.

Bestämmelser om lufttransporter finns i

1. rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag<sup>3</sup>,

2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage<sup>4</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upp-

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1986:166. Senaste lydelse av rubriken närmast före 9 kap. 9 § 2002:1130 (jfr 2004:540).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:1130 (jfr 2004:540).

<sup>3</sup> EGT L 240, 24.8.1992, s. 1 (Celex 31992R2407).

<sup>4</sup> EGT L 285, 17.10.1997, s. 1 (Celex 31997R2027).

*hävande av förordning (EEG) nr 295/91<sup>5</sup>, och*

*4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer<sup>6</sup>.*

I den utsträckning en fråga regleras av dessa förordningar, tillämpas inte svensk lag.

*Bestämmelser som kompletterar förordningarna i första stycket 2–4 finns i 9–14 §§.*

#### 11 §

Bestämmelserna i detta kapitel skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

#### 8 a §<sup>7</sup>

Bestämmelserna i 2–8 §§ skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en främmande stats förbehåll enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

### **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 261/2004**

#### 11 §

Konsumentverket skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 261/2004.

#### 12 §

Om ett lufttrafikföretag inte lämnar information enligt artikel 14 i förordningen, får det åläggas att lämna informationen.

Talan om åläggande enligt första stycket väcks vid Marknadsdomstolen. En sådan talan får väckas av

1. Konsumentombudsmannen,
2. en näringsidkare som har ingått avtal om transport med lufttrafikföretaget, och

3. en sammanslutning av konsumenter eller näringsidkare.

I ett sådant mål gäller i övrigt de bestämmelser i marknadsföringslagen (1995:450) som är till-

<sup>5</sup> EUT L 46, 17.2.2004, s. 1 (Celex 32004R0261).

<sup>6</sup> EUT L 138, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004R0785).

<sup>7</sup> Senaste lydelse av tidigare 11 § 2002:1130 (jfr 2004:540).

*lämpliga i mål om åläggande att lämna information enligt 15 § den lagen.*

### 13 §

*I fall som inte är av större vikt får Konsumentombudsmannen meddela föreläggande om sådant åläggande som avses i 12 §.*

*För ett föreläggande enligt första stycket gäller vad som sägs i 21 § marknadsföringslagen (1995:450).*

## **Bestämmelser i anledning av förordning (EG) nr 785/2004**

### 14 §

*Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för skadeståndsansvar gentemot passagerare och för bagage och gods.*

*Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.*

## **10 kap.**

### 1 a §

*Om skyldighet för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer att ha försäkring för sådant ansvar som avses i 1 § finns bestämmelser i förordning (EG) nr 785/2004.*

### 2 §

Om regeringen föreskriver det, skall det finnas *trafikförsäkring* för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

Om regeringen föreskriver det, skall det även i *andra fall än som följer av 1 a §* finnas *försäkring* för ansvar enligt 1 §. Försäkringen kan ersättas av någon motsvarande säkerhet som regeringen bestämmer.

### 2 a §

*Luftfartsstyrelsen skall utöva tillsyn över att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer fullgör*

*de skyldigheter som följer av förordning (EG) nr 785/2004 i fråga om försäkring för sådant ansvar som avses i 1 §.*

*Ett sådant bevis som avses i artikel 5.1 i förordningen skall ges in till Luftfartsstyrelsen.*

*2 b §*

*Luftfartsstyrelsen får i fråga om sådana flygningar över svenskt område och sådana mellanlandningar som avses i artikel 8.2 i förordning (EG) nr 785/2004 kräva bevis om giltig försäkring.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>2</sup>

Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (1993:20),
2. marknadsföringslagen (1995:450),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (1994:615) om ingripande mot otillbörligt beteende avseende offentlig upphandling,
6. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
7. försäkringsavtalslagen (2005:104),
8. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
9. lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. *eller* lagen om franchisegivares informationsskyldighet. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller vad som föreskrivs i dessa lagar.

9. lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,

#### *10. luftfartslagen (1957:297).*

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet *eller luftfartslagen*. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller vad som föreskrivs i dessa lagar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1984:294. Senaste lydelse av lagens rubrik 1972:732.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:485.