

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.4.2011
KOM(2011) 166 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om anvendelsen og resultaterne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.
1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers
rettigheder, når de rejser med fly**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om anvendelsen og resultaterne af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

1. INDLEDNING

Forordning (EF) nr. 1107/2006¹ om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (i det følgende benævnt forordningen), blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet den 5. juli 2006. Denne retsakt indgår i Europa-Kommissionens politiske indsats for at bekæmpe forskelsbehandling af handicappede og mere generelt bevægelseshæmmede personer, det være sig kronisk eller midlertidigt, i alle aspekter af borgernes liv.

Almindeligvis anses en ud af seks EU-borgere for at have et handicap. Desuden indebærer den generelle befolkningsaldring i EU et støt stigende antal passagerer, der har behov for særlig assistance som følge af et handicap eller nedsat mobilitet.

Sigtet med forordningen er klart; det drejer sig om at give handicappede eller bevægelseshæmmede personer (i det følgende under ét benævnt bevægelseshæmmede) samme muligheder for at rejse med fly som andre borgere.

Forordningens bestemmelser og grundtanke bygger på en ligevægt mellem behovet for at bekæmpe forskelsbehandling og hensynet til driftskrav ved at fastsætte et alment princip om ikke-forskelsbehandling og ved dels at fastsætte en række forpligtelser for de erhvervsdrivende angående oplysning og assistance og dels etablere en ordning om forhåndsmeddelelse af bevægelseshæmmedes behov og strengt afgrænsede undtagelsesbestemmelser fra pligten til at yde assistance. Iagttagelsen af denne ligevægt udgør et centralt aspekt af forordningens anvendelse.

I forbindelse med anvendelsen af forordningens artikel 17 iværksatte Kommissionen i 2009 to undersøgelser af anvendelsen af forordning (EF) nr. 1107/2006: den første havde til formål at foretage en generel evaluering af forordningens virkemåde, og den anden fokuserede på medlemsstaternes gældende sanktionsordninger i tilfælde af misligholdelse af retsaktens bestemmelser. De endelige rapporter fra disse undersøgelser blev forelagt i juni og september 2010 og findes på Generaldirektoratet for Mobilitet og Transports websted².

Hensigten med den foreliggende rapport er ikke at give en detaljeret gennemgang af indholdet af disse undersøgelser, som læseren let vil kunne sætte sig ind i, men derimod efter en sammenfatning at drage konklusioner heraf med henblik på at forbedre den gældende forordnings virkemåde.

¹ EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1.

² http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm

2. UNDERSØGELSERNES HOVEDKONKLUSIONER

Undersøgelserne af forordningens anvendelse giver et fyldestgørende billede af den aktuelle situation i Den Europæiske Union.

Forordningens retsramme og de væsentligste pligter angående assistance er indført i medlemsstaterne. Dermed har vilkårene i praksis ændret sig til fordel for bevægelseshæmmede, og dette udgør en udelt succes.

Imidlertid er de nye bestemmelser stadig indført på en uensartet måde i de forskellige medlemsstater, lufthavne og luftfartsselskaber. Hovedproblemet er den manglende harmonisering og til tider manglende konsekvens i fortolkningen.

2.1. De positive resultater

Generelt set udgør forordningens ikrafttræden et klart fremskridt til fordel for handicappede og bevægelseshæmmede personer.

De positive resultater kan sammenfattes således:

a) En fælles ramme. Ved forordningen er der indført en fælles ramme med mindsteregler i hele Unionen³. Denne fælles beskyttelsesordning er pt. indført i Unionen: takket være denne findes der en udførlig liste over assistanceydelser, som obligatorisk skal tilbydes de berørte passagerer uden beregning.

b) En klar fordeling af opgaverne mellem lufthavne og luftfartsselskaber. I mellemtiden ved enhver, hvad vedkommende er pålagt at gøre, og hvordan det skal gribes an, herunder med hensyn til finansiering.

c) Indførelse af et netværk af nationale organer (kaldet nationale håndhævelsesorganer) i alle medlemsstater og af et reelt samarbejde med Kommissionen som omdrejningspunkt, men også andre organer⁴ i kraft af udveksling af oplysninger og god praksis.

Vejen er banet for en europæisk kultur i henseende til assistance til bevægelseshæmmede; nu er alle aktørerne bevidste om denne problemstilling og træffer konkrete foranstaltninger på området.

Dog må Kommissionen trods disse positive aspekter konstatere, at der findes brister.

2.2. Vanskelighederne

Det fremgår af erfaringsgrundlaget og de forskellige undersøgelser, som er udført af Kommissionen og andre organisationer⁵, at der er problemer med forordningens gennemførelse, som må forventes at svække dens potentiale.

³ Inklusive de lande uden for EU, som anvender EU-bestemmelserne.

⁴ F.eks. Den Europæiske Konference for Civil Luftfarts undergruppe om assistance til bevægelseshæmmede.

⁵ Den britiske civile luftfartsmyndigheds granskning af gennemførelsen af EU-lovgivningen om rettighederne for passagerer med handicap og begrænset mobilitet i Det Forenede Kongerige, marts 2010. Arbejdet i ECAC's undergruppe om assistance til bevægelseshæmmede. Reaktioner på den

Statistikken viser ganske vist, at bevægelseshæmmede i langt størsteparten af tilfældene får den assistance, som de har ret til, og at der kun er problemer i få tilfælde, men der må imidlertid gøres en støt indsats for at anvende forordningen bedre.

2.2.1. Vanskeligheder angående lufthavnenes pligter

En stor del af assistancen til bevægelseshæmmede påhviler lufthavnenes forvaltningsorganer⁶. De bærer ansvaret for passagerens befordring i lufthavnsinfrastrukturen frem til kabinesædet og håndteringen af den bagage, som de har ansvaret for.

a) Servicekvaliteten og dens tilpasning til bevægelseshæmmedes individuelle behov er til tider utilstrækkelig.

Kvaliteten af de tilbudte assistancedydelser er uensartet og af og til ikke tilpasset passagerernes særlige behov, bl.a. hvad angår de bevægelseshæmmede, hvis mobilitet er helt eller næsten helt fraværende, og personalet er ikke altid tilstrækkeligt uddannet.

b) Behovet for at oplyse passagerer bedre. Oplysningen af passagerer bedømmes ofte som utilstrækkelig eller svært tilgængelig. Dette aspekt, der har afgørende betydning for forordningens virkemåde, er en af de væsentlige svagheder ved gennemførelsen.

c) Håndtering af handicaphjælpemidler.

Håndteringen af handicaphjælpemidler giver ligeledes anledning til betænkeligheder. Det drejer sig ofte om skrøbelige og kostbare hjælpemidler, der har afgørende betydning for passageren.

2.2.2. Vanskeligheder angående luftfartsselskabernes pligter

a) Restriktioner for bevægelseshæmmedes reservation eller ombordstigning af sikkerhedshensyn.

Undersøgelser såvel som klagebehandlingen peger på, at hovedproblemet ved luftfartsselskabernes anvendelse af forordningen vedrører afvisning af bevægelseshæmmedes reservation eller ombordstigning af sikkerhedshensyn.

Denne problemstilling omfatter tilfælde, hvor luftfartsselskabet kræver, at bevægelseshæmmede ledsages af en person, som kan assistere dem under flyvningen, og at denne anden person pålægges at betale fuld pris for sin billet.

I forordningens artikel 4, stk. 1, bemyndiges luftfartsselskaberne til at fravige princippet om ikke-forskelsbehandling og derved enten at nægte at acceptere en bevægelseshæmmed persons reservation eller ombordstigning, eller at kræve en ledsager, for at tilfredsstille sikkerhedshensynet ifølge internationale, fællesskabsretlige og nationale standarder og standarder, der kræves af den myndighed, som har udstedt luftfartsselskabets AOC. Det drejer sig dermed om en strengt afgrænset undtagelsesbestemmelse⁷.

offentlige høring om luftfartspassagerers rettigheder, som Europa-Kommissionen gennemførte i første halvår af 2010.

⁶ Bilag I til forordning (EF) nr. 1107/2006.

⁷ Forordningens artikel 4, stk. 1.

Der hersker tilsyneladende en vis usikkerhed angående definitionen af de sikkerhedskriterier, som kan berettige til at indrømme undtagelser fra princippet om ikke-forskelsbehandling. Det indlysende behov for at kunne følge sikkerhedsinstrukser⁸ i tilfælde af trykfald, turbulens, pludselige manøvrer eller ulykker kan i nogle tilfælde berettige til at afvise ombordstigning, begrænse antallet af bevægelseshæmmede om bord eller stille krav om en ledsager.

På nuværende tidspunkt findes der kun få harmoniserede sikkerhedsbestemmelser på EU-niveau om befordring af bevægelseshæmmede. Desuden hører anvendelsen af disse bestemmelser oftest under de nationale forvaltningers kompetence. Hvert luftfartsselskab foreslår bestemmelser på området efter egne evalueringer af risici, og disse godkendes af den kompetente myndighed.

Dertil kommer, at nogle luftfartsselskaber har tendens til at sammenblende de krav, der hidrører fra flyvesikkerheden, med spørgsmål vedrørende den bevægelseshæmmedes komfort (forplejning, toiletbesøg m.v.). Boardingafvisning af sikkerhedshensyn skal begrænses strengt til flyvesikkerhedsmæssige årsager.

Harmoniseringen af sikkerhedsbestemmelser er en kompleks opgave og forudsætter et samarbejde blandt de nationale kompetente myndigheder, men Kommissionen er af den opfattelse, at det allerede nu er muligt at opstille enkle principper for de undtagelsesbestemmelser, der er fastsat i artikel 4, stk. 1, litra a), og i artikel 4, stk. 2:

- Enhver undtagelse, der gøres gældende af sikkerhedshensyn for at berettige en afvisning af reservation eller befordring eller for at kræve en ledsager, bør baseres på en eller flere juridisk bindende standarder⁹ for luftfartssikkerhed og ikke blot på simple henstillinger eller luftfartsselskabernes handelspraksis.
- Nægtes adgang til befordring, skal passagererne gives meddelelse om den nøjagtige begrundelse med henvisning til den retligt bindende standard, som danner grundlag for afvisningen.
- De nationale myndigheder vil skulle opstille en nøjagtig definition af og offentliggøre sikkerhedskrav, som kan danne grundlag for at afvise befordring, for gradvis at skabe en bedre forståelse og harmonisering af praksis.

Begrundelsen for at afvise befordring bør strengt og direkte knyttes til flyvesikkerheden efter følgende principper:

- Manglende evne til at forstå personalets sikkerhedsanvisninger, manglende evne til selv at udføre sikkerhedsforanstaltninger (spænde og løsne sikkerhedsbæltet, få fat på iltmasken eller redningsvesten og anvende den korrekt); manglende evne til selv i begrænset omfang

⁸ Elementær anvendelse af sikkerhedsbælte, iltmaske og redningsvest, hurtig evakuering af flyet ad de veje, som kabinpersonalet anviser.

⁹ I EU findes de bindende standarder i EU OPS (Operational Standards) (forordning (EØF) nr. 3922/1991 af 31.12.1991). Ved denne forordning er der fastsat fælles tekniske krav og administrative procedurer, som finder anvendelse på erhvervsmæssig transport med luftfartøjer, herunder sikkerhedskrav vedrørende befordring af bevægelseshæmmede (se eksempelvis OPS 1.260, side 34, eller tillæg 1 til OPS 1.1045, punkt 8.2.2). Der kunne også være tale om nationale bestemmelser: eksempelvis for Det Forenede Kongerige, Code of practice, side 38; for Tyskland, LBA, Rundschreiben, side 36, og for Belgien, Circulaire n° CIR/OPS-04 af december 2006 udgivet DGTA, Centre communication Nord.

at deltage i sin egen evakuering; manglende evne til selv at forestå den pleje eller medicinske behandling, som er nødvendig under flyvningen.

- Desuden må antallet af bevægelseshæmmede på en flyvning alt efter luftfartøjets karakteristika ikke begrænses til at være mindre end antallet af ikke-bevægelseshæmmede passagerer¹⁰, som er i stand til at bistå bevægelseshæmmede i tilfælde af en hurtig evakuering¹¹. På dette grundlag anslår nogle myndigheder denne begrænsning til at udgøre halvdelen af antallet af ikke-bevægelseshæmmede passagerer om bord på en given flyvning.

b) Spørgsmål vedrørende assistance om bord. Der forekommer ligeledes at være problemer med assistancen under flyvningen, bl.a. luftfartsselskabets pligt til at følge passageren hen til toiletfaciliteterne. Denne pligt er udtrykkeligt nævnt i forordningens bilag II, og luftfartsselskaberne skal under overholdelse af sikkerhedsstandarderne træffe alle foranstaltninger for at efterkomme pligten, herunder ved at tilpasse udstyret og uddannelsen af personalet om bord.

c) Problemer vedrørende handicaphjælpemidler. Definitionen af, hvilke handicap-hjælpemidler der skal transporteres uden beregning, er blevet fortolket forskelligt. Visse passagerer har fået afslået retten til transport uden beregning af visse former for udstyr med den begrundelse, at hjælpemidlerne ikke var direkte nødvendige for den rejse, for hvilken der blev anmodet om assistance.

Som det fremgår af forordningens første betragtning (princippet om ikke-forskelsbehandling og lige behandling), bør retten til at rejse ikke afgrænses til den fysiske befordring, men bør også omfatte hensigten med rejsen, hvilket for denne passagerkategori indebærer at have rådighed over det handicapudstyr og medicinske udstyr, som er nødvendigt for deres aktiviteter - også efter flyvningen.

d) Problemer vedrørende oplysning af bevægelseshæmmede. Endelig sker det ofte, at bevægelseshæmmede ikke får tilstrækkelige oplysninger om deres rettigheder såvel i forbindelse med deres reservation som i tilfælde af boardingafvisning.

Ifølge forordningens indhold og grundtanke skal bevægelseshæmmede modtage oplysninger forud for deres reservationsanmodning om deres rettigheder og undtagelsesbestemmelserne, for at de kan træffe deres beslutninger om reservation og anmodning om assistance på et velinformeret grundlag.

2.2.3. Vanskeligheder i relation til pligter, der er pålagt nationale myndigheder med ansvar for forordningens anvendelse

Der er konstateret vanskeligheder med at fortolke forordningen på en ensartet måde, med behandlingen af passagerers klager og med vedtagelsen og anvendelsen af sanktioner.

Angående fortolkningen af forordningen har Kommissionen siden 2006 tilrettelagt møder for de nationale kompetente myndigheder, hvor eventuelle afvigende fortolkninger drøftes.

¹⁰ Ved ikke-bevægelseshæmmede forstås i henhold til ICAO (*Doc 7192 Training manual Part E-1*) personer, som udvælges af kabinpersonalet for at yde assistance i forbindelse med håndteringen af nødsituationer, f.eks. ved at åbne døre eller hjælpe andre passagerer med at evakuere flyet.

¹¹ Jf. JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44.

Mødereferaterne herfra offentliggøres på Generaldirektoratet for Mobilitet og Transports websted.

Der findes betydelige uligheder mellem medlemsstaterne: nogle myndigheder er tilsyneladende meget aktive dels med at oplyse offentligheden om rettigheder og føre tilsyn med forordningens anvendelse i praksis og dels med at behandle klager. Andre fungerer udelukkende reaktivt.

Det er også et problem, at de ikke harmoniserer foranstaltninger tilstrækkeligt. Luftfartsselskaber er således blevet stillet over for forskellige fortolkninger af retsakten fra medlemsstat til medlemsstat.

Sanktionsordningerne er kendetegnet ved, at de er ekstremt forskellige. Visse ordninger er af administrativ art, andre er retlige, og atter andre er strafferetlige.

Klagebehandlingsfristerne er ekstremt svingende: fra få uger til seks måneder. Dette skader det samlede systems effektivitet. De nationale håndhævelsesorganers detaljeringsgrad og deres afgørelses rækkevidde og praktiske konsekvenser for passagererne er også meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat.

2.2.4. *Andre afdækkede vanskeligheder*

2.2.4.1. Uenighed om beløb og den metode, hvormed afgiften beregnes og pålægges

I nogle medlemsstater er luftfartsselskaberne og lufthavnene blevet uenige om beløbet og den metode, der benyttes til at beregne den særlige afgift, som er fastsat i forordningens artikel 8.

Der er konstateret betydelige forskelle i afgiftsstørrelsen fra lufthavn til lufthavn, og forskellene er tilsyneladende ikke altid klart begrundet.

2.2.4.2. Vanskeligheder med fortolkningen af visse væsentlige definitioner

Visse af forordningens definitioner har givet anledning til fortolkningsmæssige vanskeligheder. Eksempelvis er der opstået tvivl om, hvorvidt selve definitionen af handicappede eller bevægelsehæmmede personer også omfatter gravide kvinder, overvægtige og små børn. I sådanne tvivlstilfælde, hvor det ikke altid er muligt at give et almengyldigt, præcist og enkelt svar, bør de generelle principper for fortolkning tages i brug: i det foreliggende tilfælde finder forordningen ikke alene anvendelse på handicappede, men beskyttelsen udvides til bevægelsehæmmede personer som følge af deres alder eller et handicap¹².

Der findes ingen udtrykkelige undtagelsesbestemmelser, og det er derfor ikke muligt at undtage tilfælde med børn, som på grund af deres alder har begrænset autonomi på en flyrejse, fra forordningens anvendelsesområde. Derfor vil en voksen, der rejser alene med flere små børn, med rette kunne anmode om assistance, der er tilpasset de faktiske omstændigheder ved sin rejse.

Tilsvarende kan et tilfælde med en person, der som følge af sin overvægt er mærkbar bevægelsehæmmet, ikke på forhånd udelukkes fra forordningens anvendelsesområde.

¹² Forordningens artikel 2, litra a).

Disse eksempler viser behovet for at tage stilling fra sag til sag med retsaktens generelle mål om at bekæmpe forskelsbehandling for øje. De erhvervsdrivende bør ikke være bekymrede over, at definitionerne har et bredt anvendelsesområde, fordi de i kraft af princippet om assistancens proportionalitet beskyttes mod et misbrug i forhold til det angivne mål, dvs. at personen kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation¹³.

2.2.4.3. Transport og levering af ilt til medicinsk brug

Transport og levering af ilt til medicinsk brug håndteres meget forskelligt afhængig af luftfartsselskabet, og dette skaber usikkerhed og stor utilfredshed blandt de berørte passagerer.

Forordningen indeholder i sin nuværende udformning ikke en løsning, men der må hurtigt findes en løsning på spørgsmålet om anvendelse af ilt til medicinsk brug, fordi den nuværende situation ikke er tilfredsstillende. Passagerer med et vitalt behov for ilt forholdes adgang til lufttransport, eller også skabes der usikkerhed hos passagererne om deres befordringsbetingelser og -omkostninger.

Transport og levering af ilt til medicinsk brug skal harmoniseres i Den Europæiske Union under hensyn til passagerernes rettigheder, regler for luftfartssikkerhed og de krav, som luftfartsselskaberne er underlagt.

Ilt til medicinsk brug betragtes som medicinsk udstyr og transporteres derfor uden beregning i henhold til forordningen¹⁴, men det er ligeledes underlagt lovgivningen om farlige stoffer, og derfor forbydes det om bord af visse luftfartsselskaber, som foretrækker at levere deres egen ilt. Sidstnævnte luftfartsselskaber anvender forskellige prispolitikker (lige fra gratis levering til en til tider høj pris) for, hvad de opfatter som en tjenesteydelse.

Kommissionen har ved flere lejligheder givet sin holdning til kende i svar på parlamentsforespørgsler og andragender om dette emne og deri konstateret og beklaget de modstridende forhold, der således opstår¹⁵.

2.2.4.4. Generelle oplysninger til bevægelseshæmmede

Kommissionen er for øjeblikket i færd med en større indsats for at oplyse offentligheden om rettigheder via sit websted og jævnlige indlæg i medierne. Nærmere bestemt iværksatte Kommissionen den 29. juni 2010 en stort anlagt oplysningskampagne ("*Hånd i hanke med Deres rettigheder som passager*") på EU-plan, som skal vare i to år¹⁶.

Formålet med denne kampagne er at gøre borgerne opmærksom på deres rettigheder og opmuntre dem til at gøre brug af disse bl.a. via omdeling af brochurer, opslag på steder, hvor de ses af mange rejsende, etablering af et websted om passagerers rettigheder¹⁷ og indlæg i presse og audiovisuelle medier.

¹³ Forordningens artikel 7.

¹⁴ Bilag II, andet afsnit.

¹⁵ Se eksempelvis: svar af 25.3.2010 på andragende nr. 1438/2009 forelagt af David Buckle og Kommissionens svar af 25.3.2010. Svar på de skriftlige forespørgsler E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 og E-2962/10.

¹⁶ Jf. http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

¹⁷ Jf. <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights>

Denne indsats bør videreformidles af alle interesserede parter og bl.a. hver medlemsstats nationale myndigheder. Kommissionen vil tilskynde til lokale oplysningstiltag tæt på offentligheden.

2.2.4.5. Forhåndsmeddelelsens effektivitet styrkes

Systemet med forhåndsmeddelelser er utilstrækkeligt og ikke særligt effektivt, og det vil blive overvejet nærmere, hvordan situationen kan forbedres med tekniske og retlige midler.

For at forbedre andelen af forhåndsmeddelelser, som pt. ligger på ca. 40 %, er det afgørende systematisk at oplyse passagerer om den assistance, de kan modtage, og behovet for på forhånd at meddele deres behov for assistance.

Disse oplysninger bør gives så hurtigt og så tydeligt som muligt allerede i forbindelse med forberedelsen og reservationen af rejsen. Dette sikres ved at uddanne sektorens aktører, som bør henlede passagererne på deres rettigheder og pligter i henhold til forordningen. En henvisning til disse aspekter kunne systematisk anbringes på billetter, reservationsbekræftelse og/eller fakturaer.

I lyset af denne sammenfatning over virkemåden af forordning (EF) nr. 1107/2006 og dens stærke og svage sider stilles der i det følgende forslag til, hvordan forordningen kan anvendes bedre.

3. KONKLUSIONER OG FORSLAG TIL FREMTIDIGE FORANSTALTNINGER

Forordningen anvendes overordnet set på tilfredsstillende vis, og den kendetegnes ved, at anvendelsen forbedres trods visse væsentlige uligheder alt efter luftfartsselskaber og medlemsstater og trods det forhold, at retsaktens endnu ikke er tilstrækkeligt kendt af offentligheden.

Selv om behovet for at yde assistance til bevægelseshæmmede i dag anerkendes i hele Den Europæiske Union, er man endnu ikke nået frem til at anvende forordningen effektivt og harmoniseret, hvilket ville være et konkret tegn på, at der er etableret et ægte fælles område i denne sektor.

Der må derfor gøres en yderligere indsats. De foreslåede grupper af forbedringer, som skal opstilles i et aktivt samarbejde mellem alle interesserede parter (internationale organisationer og navnlig Den Europæiske Konference for Civil Luftfart, nationale myndigheder, repræsentative organisationer for bevægelseshæmmede, lufthavne, transporterende luftfartsselskaber, underleverandørselskaber osv.), har til formål at virkeliggøre dette mål.

Den foreløbige status over forordningens anvendelse er positiv overordnet set, og der er derfor ikke behov for lovændringer på nuværende tidspunkt. Den etablerede retlige ramme er relativt ny og forekommer tilstrækkeligt fleksibel med hensyn til at indføre de fornødne forbedringer, uden at det på dette tidspunkt er nyttigt at iværksætte en lovgivningsproces.

Kommissionen ønsker derfor inden for rammerne af den koordinerende og tilsynsførende rolle, som den har fået pålagt, at foreslå flere grupper af forbedringer inden for den eksisterende ramme.

Første gruppe: Ensartet fortolkning af forordningen

- Kommissionen vil foreslå at formalisere netværket af nationale håndhævelsesorganer i form af en ekspertgruppe bestående af disse nationale tilsynsmyndigheder.
- Kommissionen vil sammen med denne gruppe drøfte retningslinjer for, hvordan forordningen skal fortolkes, og den vil vedtage disse retningslinjer i form af et dokument fra Kommissionens tjenestegrene for at nå frem til en så ensartet fortolkning som muligt af forordningens bestemmelser.
- Kommissionen tilser, at der gøres en særlig indsats for at opnå en fælles fortolkning af sikkerhedskrav, som kan berettige til afvisning af reservation eller boardingafvisning. Kommissionen samarbejder med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).
- Kommissionen sørger for, at der udarbejdes og offentliggøres en konsolideret, fælles liste for alle medlemsstater over de begrundelser, som kan give anledning til at afvise befordring af bevægelseshæmmede eller en pligt til at medbringe en ledsager under flyvningen.

Anden gruppe: Forbedringer af forordningens virkemåde i praksis

- I samarbejde med de interesserede parter og herunder forbrugerorganisationer (f.eks. de europæiske forbrugercentre) sørger Kommissionen for, at der løbende føres en reel oplysningspolitik rettet mod den del af offentligheden, der berøres af forordningen, og navnlig mod de personer, der ikke selv opfatter sig som handicappede, men som dog hører under definitionen af bevægelseshæmmede.
- Kommissionen vil tilskynde til, at der iværksættes uddannelsesprogrammer i samarbejde med repræsentative organisationer for bevægelseshæmmede for at fremme en bedre service og arbejde mod en mere effektiv anvendelse af EU-bestemmelserne på området.
- Kommissionen vil foreslå ekspertgruppen bestående af disse nationale tilsynsmyndigheder at vedtage foranstaltninger for at opmuntre til, at der allerede i forbindelse med reservationen anmodes om assistance, og at der systematisk udstedes dokumentation herfor.

Tredje gruppe: Styrkelse af de nationale myndigheders tilsyn og effektiviteten af sanktionsordninger

- Kommissionen vil sammen med gruppen af tilsynsmyndigheder drøfte muligheden for at etablere en fælles database for at følge op på klagebehandling tillige med administrative og juridiske afgørelser vedrørende forordningens anvendelse.
- Kommissionen ønsker ligeledes at etablere en harmoniseret handlingsplan for EU med en udførlig liste over foranstaltninger, som de nationale myndigheder bør påtage sig at føre ud i livet (regelmæssig kontrol af de erhvervsdrivende, inspektioner på stedet osv.).
- Kommissionen vil tilskynde luftfartsselskaberne til at udpege en person på stedet med ansvar for tvistbilæggelse, der har beføjelse til at træffe øjeblikkelige afgørelser for at bilægge en tvist med en passager.

- Kommissionen vil sammen med de nationale håndhævelsesorganer drøfte muligheden for at offentliggøre listen over pålagte sanktioner og de pågældende erhvervsdrivende for at styrke sanktionsordningers afskrækkende virkninger.

Fjerde gruppe: Behandling af spørgsmålet om ilt til medicinsk brug

Kommissionen vil tilskynde til, at der forhandles en frivillig aftale mellem alle parter om brugen af ilt til medicinsk brug om bord. Mislykkes dette, vil Kommissionen overveje at vedtage generelle retningslinjer enten i en ikke-bindende retsakt eller, hvis dette forekommer hensigtsmæssigt, ved at opstille bindende bestemmelser.

I de løsninger, der skal findes frem til, bør der tages særligt hensyn til 3 hovedelementer:

- Visse typer af udstyr, som det tillades at medbringe om bord, bør certificeres til lufttransport på den betingelse, at kravene til vedligeholdelse opfyldes.
- Der bør fastsættes en maksimal enhedspris gældende i hele Unionen for levering af ilt om bord.
- Passagererne bør gives letforståelige og præcise oplysninger om betingelserne for levering af ilt om bord.