

Brüsszel, 2013.3.13.  
SWD(2013) 63 final

## BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

### A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

*Amely a következő dokumentumot kíséri*

#### **Javaslat**

**Az Európai Parlament és a Tanács rendelete**

**a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendeletnek, valamint a légifuvarozók felelőségéről szóló 2027/97/EGK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő módosításáról**

{COM(2013) 130 final}

{SWD(2013) 62 final}

## 1. A PROBLÉMA MEGHATÁROZÁSA

### 1.1. A probléma jellege

A légitársaságok gyakran elmulasztják biztosítani utasaiknak azokat a jogokat, amelyek mindenekelőtt a 261/2004/EK rendelet<sup>1</sup> (a továbbiakban: a rendelet) és a 2027/97/EK rendelet<sup>2</sup> értelmében visszautasított beszállás, hosszú késések, járatörlés vagy poggyász elvesztése vagy sérülése esetén **megilletik őket**.

### 1.2. A probléma hátterében húzódó kiváltó okok

#### 1.2.1. *Hiányzik az Európa-szerte egységes és megfelelően hatékony jogérvényesítés*

A jelenleg hatályos jogérvényesítési rendszer nem kellően hatékony, ráadásul alkalmazása sem egységes az EU-ban. Három fő problémát sikerült azonosítani:

- (a) A 261/2004/EK rendelet **nem kellően egyértelmű megfogalmazásai** jogi bizonytalanságot okoznak, amely megnehezíti a légi utasok jogainak érvényesítését, továbbá számos vitához vezet a légi fuvarozók és az utasok között.
- (b) **A szankciók következtelen és nem kellően hatékony alkalmazása:** mivel nincs formális koordináció, a különböző nemzeti végrehajtási szervek eltérő megközelítést alkalmaznak a szankciók tekintetében, továbbá a 261/2004/EK rendelet egyes részeit is eltérően értelmezik.

Nincs kijelölve egy olyan végrehajtási szerv, amelynek feladata a 2027/97/EK rendelet (valamint a Montreali Egyezmény<sup>3</sup>) poggyász elvesztése vagy sérülése esetén alkalmazandó rendelkezéseinek érvényre juttatása.

- (c) **Nem megfelelő panaszkezelési eljárások és elégtelen eszközök az egyéni visszkeresethez való joghoz:** számos utas szembesül nehézségekkel, amikor panaszt nyújt be valamelyik légi fuvarozóhoz.

#### 1.2.2. *A rendelet által előírt kötelezettségek egyes költségei nem ösztönzik a megfelelést*

A légitársaságok **bizonyos esetekben nem tudják viselni** (az ellátás vagy a kártalanítás) **költségeit és kockázatát, vagy nem tudják ezeket beárazni:**

- (a) a 2010. áprilisi vulkáni hamufelhő okozta helyzettel kapcsolatos tapasztalatok megmutatták, hogy amennyiben hosszan tartó rendkívüli eseményeknél a légi fuvarozó felelősségére nem vonatkozik időbeli korlát, az veszélybe sodorhatja a társaságok pénzügyi stabilitását.
  - (b) az ellátás/segítségnyújtás egyes költségei aránytalanul nagyok a légi fuvarozók egyes **kisebb távolságú repülésekből** származó bevételeihez viszonyítva.
- (2) **A pénzügyi kártérítés egyes aspektusai** számottevő visszatartó erőt fejtenek ki:
- (a) A kártérítésre feljogosító jelenlegi, **háromórás küszöb** alatt sok késés nem hozható be.

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről, HL L 46., 2004.2.17., 1. o.

<sup>2</sup> A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2002.5.30., 2. o.) módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK rendelet (HL L 285., 1997.10.17., 1. o.).

<sup>3</sup> Egyezmény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről (Montreali Egyezmény), HL L 194., 2001.7.18., [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/air\\_transport/l24255\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/l24255_en.htm)

- (b) Az utasokat az őket ért **időveszteségért** kártérítést nyújtó szabványösszegek meghaladhatják az utasoknak okozott kár értékét<sup>4</sup>.
- (3) A légitársaságok akkor is kötelesek ellátást és kártérítést biztosítani, ha a fennakadást **harmadik fél** okozza, ugyanakkor nemzeti és szerződéses rendelkezések akadályozzák, hogy a költségeket továbbhárítsák azokra a harmadik felekre, akiket/amelyeket a felelősség terhel. Nincsenek olyan gazdasági ösztönzők, amelyek hatására az utóbbiak az ilyen fennakadás előfordulási gyakoriságának csökkentésére vagy súlyos voltának mérséklésére irányuló intézkedést hoznának.

## 2. A SZUBSZIDIARITÁS ELEMZÉSE

Először is a tagállamok hatóköre korlátozott ahhoz, hogy egyedül lépjenek fel a fogyasztók védelme érdekében, mivel a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló 1008/2008/EK rendelet<sup>5</sup> nem teszi lehetővé számukra, hogy az EU-n belüli járatokat működtető légi fuvarozók számára további követelményeket írjanak elő.

Másodsorban pedig a fentiekben meghatározott problémák abból fakadnak, hogy a tagállamok a 261/2004/EK rendeletet eltérően alkalmazzák/juttatják érvényre, ami gyengíti az utasok jogait és csorbítja a légi fuvarozók közötti egyenlő feltételeket. E problémákra csak összehangolt, uniós fellépéssel lehet megfelelő választ adni.

## 3. SZAKPOLITIKAI CÉLKITŰZÉSEK

Figyelembe véve a fentiekben meghatározott problémákat és az EUMSZ 10. cikke (2) bekezdésének megfelelően e kezdeményezés **általános célkitűzése** egyrészt az, hogy a légi utasok érdekeit helyezze előtérbe annak szavatolása által, hogy fennakadás esetén a légi fuvarozók biztosítják a légi utasok védelmének magas szintjét, másrészt pedig annak a biztosítása, hogy a légi fuvarozók harmonizált feltételek között működjenek egy liberalizált piacon.

Ez az általános célkitűzés további **konkrét célkitűzésekre** bontható:

1. Az utasjogok hatékony és következetes érvényre juttatásának biztosítása az EU egészében, és ennek érdekében:

- 1.1. az utasjogokkal kapcsolatos fogalom meghatározások és alapelvek pontosítása, valamint a jogok egyszerűsítése;
- 1.2. hatékony és következetes szankcionálási gyakorlat biztosítása;
- 1.3. hatékony panaszkezelési eljárások és az egyéni visszkereseti joghoz fűződő megfelelő eszközök biztosítása.

2. A légitársaságokat terhelő, a rendeletből fakadó egyes költségek visszatartó hatásainak mérséklése:

- 2.1. annak biztosítása, hogy a légitársaságoknak az utasjogok vonatkozásában fennálló kötelezettségei időben és/vagy nagyságrendileg korlátozottak legyenek;
- 2.2. annak biztosítása, hogy a pénzügyi kártérítés bizonyos esetekben ne jelentsen visszatartó erőt a megfelelés szempontjából;

<sup>4</sup> Tanulmányok szerint az inflációt figyelembe vevő kiigazítás után szabadidős utazás esetén az időveszteségből eredő kár óránként 40 euróra, míg üzleti utazás esetén óránként 98 euróra becsülhető. Mivel olyan szabvány összegekről van szó, amelyek a valamennyi utast érő kárra vonatkoznak, ez a legalacsonyabb összeg, amely referenciaként alkalmazható.

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK rendelete a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról, HL L 293., 2008.10.31.

2.3. annak biztosítása, hogy harmadik felek megfelelő ösztönzésben részesüljenek ahhoz, hogy foglalkozzanak az olyan utazási fennakadások okaival, amelyekért ők felelősek.

#### 4. SZAKPOLITIKAI LEHETŐSÉGEK

##### 4.1. Az uniós beavatkozás lehetséges típusai

Az érdekeltek által javasoltak közül két szakpolitikai lehetőséget már az értékelés kezdeti szakaszában elvetettek:

- A **rendelet hatályon kívül helyezése** jelentős mértékben csökkentené az utasjogok védelmének szintjét.
- Az ellátáshoz és kártérítéshez kapcsolódó összegekre vonatkozó **ágazati alap** nem lenne eléggé hatékony (különösen az átfoglalás tekintetében), és növelné az adminisztratív költségeket.
- Mára egyértelművé vált, hogy a **meglévő útmutatók és önkéntes kötelezettségvállalások** révén, nem szabályozási intézkedéseken keresztül korlátozottak a lehetőségek a további előrelépéshez.

Ezért a jelenlegi uniós szabályozási keret aktualizálása kínálja az egyetlen olyan uniós beavatkozási lehetőséget, amellyel a feltárt problémákat az alapvető okokra fókuszálva meg lehet oldani.

##### 4.2. A szakpolitikai intézkedések előzetes értékelése

Előzetes értékelés során elvetették azokat a szakpolitikai intézkedéseket, amelyek a velük járó költségekhez és hátrányokhoz viszonyítva nem bizonyultak kellően előnyösnek. Az előzetes értékelés figyelembe vette az érdekeltek véleményét, a jogi és gyakorlati kompatibilitást, a hatékonyságot és a kiegészítő jellegét.

A szakpolitikai intézkedéseket a szubszidiaritás és az arányosság elve szempontjából is megvizsgálták.

##### 4.3. A szakpolitikai lehetőségek bemutatása

A mérlegelt szakpolitikai lehetőségek között abban van különbség, hogy milyen jellegű kompromisszumot ajánlanak a szigorúbb jogérvényesítés és a légitársaságokra vonatkozó, kiigazított gazdasági ösztönzők között: a növekvő költségek arra ösztönzik a légitársaságokat, hogy csökkentsék a megfelelés szintjét, míg a szigorúbb szankcionálási gyakorlat ösztönzi a megfelelést. Ezért az olyan lehetőségek esetében, ahol a rendelet által előírt költségek magasabbak, a jogérvényesítésnek is szigorúbbnak és összehangoltabbnak kell lennie, és fordítva.

- (1) **A gazdasági ösztönzők középpontba állítása:** hangsúly a költségek csökkentésén azáltal, hogy az ellátás tekintetében (pl. étkezés, szállás) egyes kötelezettségeket az utasoknak felajánlott, szabadon választható biztosítás váltaná fel.
- (2) **A szigorúbb végrehajtás kiegyensúlyozása gazdasági ösztönzőkkel:** a nemzeti végrehajtási szervek erőteljesebb összehangolása. A költségek csökkentésére két változat áll rendelkezésre:
  - (a) vagy a jelenlegi három óráról legalább öt órára kell emelni azt az időtartamot, amely után az utasnak kártérítéshez van joga;
  - (b) vagy a „rendkívüli körülmények” fogalmát ki kell terjeszteni úgy, hogy a legtöbb műszaki meghibásodást magában foglalja.

A 2. lehetőséget további alváltozatok szerint is vizsgálták, figyelembe véve a kártérítési összegek változását és/vagy a késésért járó kártalanítás időkorlátainak további módosítását (pl. az időkorlátot a repülési távolság függvényévé téve).

- (3) **A jogérvényesítés középpontba állítása:** a 3. lehetőség teljes mértékben a nemzeti végrehajtási szervek általi szigorúbb jogérvényesítésre összpontosít, és pontosítja a meglévő utasjogokat, hogy így növelje alkalmazásuk hatékonyságát.
- (4) **A jogérvényesítés központosított ellenőrzése:** a 4. lehetőség teljes egészében az erőteljes és központosított jogérvényesítésre összpontosít, amelynek ellensúlyoznia kell a szabályoknak való megfelelés költségeiből adódó negatív ösztönzőket.

	1. lehetőség	2a. lehetőség	2b. lehetőség	3. lehetőség	4. lehetőség
<b>Megfelelőbb jogérvényesítés</b>	<b>„Laza” koordináció</b>	<b>„Közepesen erős” koordináció</b>		<b>„Közepesen erős” koordináció + kötelezettség eszközök biztosítására</b>	<b>„Erős” koordináció</b>
Milyen módon?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jobb információáramlás a nemzeti végrehajtási szervek és a Bizottság között</li> <li>- Az általános jogérvényesítés és a panaszkezelés szétválasztása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A Bizottság kérhet nemzeti végrehajtási szervek általi vizsgálatokat</li> <li>- Formális bizottság dönt a közös eljárásokról (pl. panasztovábbítás, információcsere)</li> <li>- A jogérvényesítés és a panaszkezelés szétválasztása</li> </ul>		A 2. lehetőségben foglaltakon túl: a légitársaságok kötelesek gondoskodni arról, hogy minden repülőtéren legyen képviselőjük, aki az ellátás és a kártalanítás tekintetében döntéshozatalra jogosult	Uniós végrehajtási szerv: <ul style="list-style-type: none"> <li>- a nemzeti végrehajtási szervek a központi szerv alá tartozó testületek</li> <li>- az általános jogérvényesítés és a panaszkezelés szétválasztása</li> </ul>
<b>Gazdasági ösztönzők és visszatartó tényezők</b>	<b>Alacsony költség</b>	<b>Közepes költség</b>		<b>Magas költségek</b>	<b>Magas költségek</b>
Ellátás	- Szabadon választható biztosítás az utas számára	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Időkorlát a szállás tekintetében hosszan tartó rendkívüli körülmények esetén</li> <li>- Részleges eltérés a kisebb távolságú repülések esetében</li> </ul>		- Ágazati alap a hosszan tartó rendkívüli körülmények esetére	- Ágazati alap (mint a 3. lehetőségnél) - Átfoglalás joga hosszú késések esetén
Pénzbeli kártérítés	Kártalanítási jog több mint <b>ötórás</b> késés esetén	Kártalanítási jog több mint <b>ötórás</b> késés esetén	Kártalanítási jog több mint <b>háromórás</b> késés esetén	Kártalanítási jog több mint <b>háromórás</b> késés esetén	Kártalanítási jog több mint <b>háromórás</b> késés esetén
	A rendkívüli körülmények szigorú meghatározása	A rendkívüli körülmények szigorú meghatározása	A rendkívüli körülmények tágabb meghatározása (a műszaki meghibásodásokat is ideértve)	A rendkívüli körülmények szigorú meghatározása	A rendkívüli körülmények szigorú meghatározása
	Csökkentett kártérítési átalányösszeg rövidebb távolság esetén	<b>További alváltozatok:</b> csökkentett kártérítési összeg vagy sem – egységes vagy többféle időkorlát késésért járó kártalanítás esetén	Két alváltozat: csökkentett kártérítési összeg vagy sem	Változatlan kártérítési átalányösszeg	Változatlan kártérítési átalányösszeg

<b>Közös vonások</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A lekéselt csatlakozások, előzetes menetrend-változás, a mozgást segítő eszközök, a kifutópályán való várakozás, és a meg nem jelenés („no show policy”) esetén alkalmazandó jogok pontosítása</li> <li>- végrehajtási szerv az elveszett vagy sérült poggyászra vonatkozó meglévő jogok tekintetében</li> <li>- A panaszkezelési eljárásokra vonatkozó minimumkövetelmények előírása a légitársaságok számára</li> <li>- Tehermegosztás harmadik felekkel</li> </ul>
----------------------	--

## 5. A HATÁSOK ELEMZÉSE

### 5.1. Gazdasági hatások

#### *A jogérvényesítési politikákra gyakorolt hatás*

A jogérvényesítés – amely jelenleg elsősorban egyéni panaszokon alapul – **bármely lehetőség** megvalósulása esetén hatékonyabbá válna, mivel az illetékes szerv **kezdemenyezőbb szerepet** töltene be azáltal, hogy ellenőrizné a légitársaságok kézikönyveit, feltételeit és készenléti terveit az utasjogoknak való megfelelés tekintetében.

A tagállami jogérvényesítési politikák közötti **koordináció** az 1–4. lehetőség által megerősödne, de a kapcsolódó adminisztratív költségek szintén nőnének.

#### *A jogok pontosítása és egyszerűsítése*

**Valamennyi szakpolitikai lehetőség** pontosítaná a meglévő utasjogokat, különösen a **rendkívüli körülmények** fogalma tekintetében, és korlátozná az értelmezési lehetőségeket.

A **2. és 4. lehetőség értelmében** e jogokat tovább egyszerűsíti az az intézkedés, melynek értelmében **étkezés és frissítő formájában** már kétórás késés esetén is ellátást kell biztosítani, függetlenül a repülési távolságtól és a késés okától.

#### *A megfelelési költségekre gyakorolt hatás*

A **légitársaságokra** háruló megfelelési költségek hatása egyszerűsítve a következőképpen foglalható össze:

- az **1. lehetőség** szerint a megfelelési költségek nagymértékben csökkennének; hosszan tartó, rendkívüli esemény csak korlátozott hatást gyakorolna; a költségek a regionális fuvarozók számára hasonlóak maradnának.
- A **2. lehetőség** (és különböző változatai) értelmében a költségek hasonlóak lennének a kiindulási helyzet szerinti költségekhez, de kevésbé emelkednének abban az esetben, ha az utasok nagyobb része igényelne kártalanítást, illetve hosszú ideig tartó rendkívüli esemény bekövetkezése esetén; a regionális fuvarozók számára a költségek hasonlóak lennének a más típusú légitársaságokat terhelő költségekhez.
- A **3. és 4. lehetőség** szerint a költségek hasonlóak lennének a kiindulási helyzet szerinti költségekhez, de nagyobb mértékben növekedhetnének, ha több utas is kártalanítást igényel; hosszan tartó rendkívüli esemény bekövetkezése esetén a költségekre felső határ vonatkozna; ugyanakkor a regionális társaságokra háruló költségek bevételeikhez viszonyítva rendkívül magasak maradnának.

A teljes szakpolitikai csomagok hatása a kiindulási helyzethez viszonyítva	Összes költség a panaszok jelenlegi aránya alapján (becslésesek szerint e szám idővel lassan növekszik)		A rendeletből fakadó elméleti maximális költség (ha valamennyi jogosult utas kártalanítást igényel)	
	Nettó jelenérték (2015-2025) Millió euróban	%-os változás A kiinduló helyzethez viszonyítva	Nettó jelenérték (2015-2025) Millió euróban	%-os változás A kiinduló helyzethez viszonyítva.
Kiindulási helyzet	10,4	-	23,6	-
1. lehetőség	2,1	-80%	8,0	-66%
2a. lehetőség (változatlan kártérítési szintek)	9,8	-6%	18,4	-22%
2b. lehetőség (változatlan kártérítési szintek)	9,6	-8%	17,5	-26%
3. lehetőség	11,3	+9%	26,0	+10%
4. lehetőség	11,6	+12%	26,2	+11%

Forrás: Steer Davies Gleave + bizottsági becslések

A repülőterek és harmadik felek a légitársaságokra háruló költségek egy részét át tudnák vállalni, mivel a négy opció bővíti a légitársaságok azzal kapcsolatos lehetőségeit, hogy kártalanítást igényeljenek a felmerülő költségekért a késésért és járatörülésért felelős harmadik felektől.

### *Egyéb gazdasági hatások*

A **kkv-kat**<sup>6</sup> éró hatás igen korlátozott, mivel e rendelet csak kevés kkv-t érint. Legtöbbjükre a 2. lehetőség értelmében a kisebb nagyságrendű műveletek esetében javasolt egyedi rendelkezések vonatkoznának.

Valamennyi szakpolitikai lehetőség **új adminisztratív költségekkel** járna mind a légitársaságok számára (elsősorban a készenléti tervek elkészítése tekintetében), mind pedig a nemzeti végrehajtó szervek számára (elsősorban a kezdeményező jellegű megközelítés végrehajtása tekintetében, melynek költségeit a panaszok számának csökkenése kompenzálná).

## **5.2. Társadalmi hatások**

### *5.2.1. Fogyasztókra gyakorolt hatás*

**Valamennyi lehetőség** rendelkezik közös jellemzőkkel:

- az utasjogok jobb érvényre juttatása (a csomagok vonatkozásában is)
- hatékonyabb eszközök az egyéni panaszok érvényesítésére
- A jogok pontosítása és bővítése számos esetben.

<sup>6</sup> E rendelet nem vonatkozik mikrovállalkozásokra.



Az **1. lehetőség** jelentős mértékben csökkenti a légitársaságoknak az utasokkal szemben fennálló kötelezettségeit az utazásban bekövetkező fennakadások esetén. Bár az utasok köthetnek saját, opcionális biztosítást, előfordulhat, hogy az utasok a késések és járatzörlések szórványos előfordulására tekintettel rosszul mérik fel az ilyen biztosítás szükségességének kockázatát.

A **2. lehetőség** növeli az ellátásra és segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségeket, ugyanakkor a pénzügyi kártalanítás iránti igényre való jogosultságot némileg csökkenti. Az utasok (a mozgáskorlátozott utasok kivételével) védelme kevésbé pedig biztosított hosszantartó rendkívüli események, valamint regionális járatok esetében<sup>7</sup>. Ugyanakkor mindezt ellensúlyozza a meglévő jogok megfelelőbb érvényre juttatása (lásd a fentiekben).

A **3. és 4. lehetőség** számos előnyt kínál az utasok számára, mint például jogaik erősítése és jobb érvényre juttatása. Ugyanakkor a jegyek árának kismértékű növekedésében is megmutatkozhat, az adófizetőknek pedig hozzá kell járulniuk a megnövekedett megfelelési költségekhez.

#### 5.2.2. *A foglalkoztatásra gyakorolt hatás*

A szakpolitikai lehetőségek foglalkoztatási hatásai korlátozottak maradnak, mivel elsősorban a meglévő utasjogok pontosítására és jobb érvényre juttatására irányulnak.

A szakpolitikai lehetőségek nem gyakorolnak káros hatást a polgárok **alapterv jogaira**.

### 5.3. **A környezetre gyakorolt hatások**

Az értékelt szakpolitikai lehetőségeknek a szén-dioxid-kibocsátásra gyakorolt hatása korlátozott marad.

### 5.4. **A lehetőségek összehasonlítása**

A 2. lehetőséget kell előnyben részesíteni a többivel szemben, mivel ez képes a leghatékonyabban és legeredményesebben teljesíteni a szakpolitikai célkitűzéseket.

A 2a. változatot a Bizottság némileg előnyben részesíti a 2b-hez képest, mivel a háromórás késési időtartam fenntartása (mint a 2b. változatban) esetleg több járatzörlést eredményezne<sup>8</sup>, és az a tény, hogy a kártalanításhoz való (változatlan) jogosultság már 3 óra után fennáll, vagyis a visszatérítéshez való (változatlan) jogot (amely 5 óra múltán keletkezik) megelőzően, összezavarhatja az utasokat.

Objektív kritériumok nem támasztják alá a **2a. változaton belüli alváltozatok** valamelyikének előnyben részesítését. Politikai döntés kérdése, hogy a további – a kártérítési szintek vagy a késés időkorlátaiban eszközölt további változtatások hatására bekövetkező – költségcsökkentés indokoltnak tartható-e annak ellenére, hogy az utasok kártalanításának lehetőségei csökkennek.

## 6. **FIGYELEMEL KÍSÉRÉS ÉS ÉRTÉKELÉS**

A Bizottság megfelelően értékelni fogja a rendelet végrehajtását négy évvel azt követően, hogy a Tanács és a Parlament elfogadta azt. Az értékelést a Bizottság az érdekelttekkel szoros együttműködésben végzi majd.

A nemzeti végrehajtási szervek éves jelentései szolgálnak majd fő eszközül a megfelelés szintjének és a tagállami érvényesítési szakpolitikák következetességének az ellenőrzéséhez. A Bizottság rendszeres jelentést készíthet a nemzeti jelentések alapján; e jelentéseket szükség

<sup>7</sup> 2011. évi adatok alapján ez az intézkedés a rendelet hatálya alá tartozó utasok kevesebb mint 0,05%-át érinti.

<sup>8</sup> A légitársaságok menetrend-optimalizálási modelljeinek tanúsága szerint.

esetén saját tapasztalatok, ad hoc tanulmányok vagy az utasok körében készített felmérések eredményei alapján kiegészíti.