

LT

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.4.11
KOM(2011) 166 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006
dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliant oru veikimo ir
poveikio**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru veikimo ir poveikio

1. ĮŽANGA

2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Reglamentą (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru¹ (toliau – Reglamentas). Minėtas dokumentas dera su kovos su nuolat ar laikinai neįgalių ar tiesiog ribotos judėsenos asmenų diskriminavimo politika, kurią Europos Komisija vykdo visose piliečių gyvenimo srityse.

Apskritai manoma, kad kas šeštas europietis kenčia nuo neįgalumo. Be to, dėl bendros Europos gyventojų senėjimo tendencijos nuolat didės keleivių, kuriems reikalinga speciali pagalba dėl neįgalumo ar ribotos judėsenos, skaičius.

Reglamento tikslas aiškus – kad neįgaliesiems ar ribotos judėsenos asmenims (toliau – NRJA) lėktuvais keliauti būtų sudarytos galimybės, panašios į tas, kurias turi kiti keleiviai.

Reglamento idėja paremta kovos su diskriminavimu ir veiklos reikalavimų pusiausvyra, nediskriminavimo principą laikant pagrindiniu ir, viena vertus, subjektams nustatant prievolės informuoti ir suteikti pagalbą, kita vertus – numatant mechanizmą, kaip NRJA iš anksto turi pranešti apie pagalbos poreikį, ir numatant griežtai reglamentuotas nuo pagalbos suteikimo prievolės leidžiančias nukrypti nuostatas. Tokios pusiausvyros buvimas ir laikymasis yra reguliavimo esmė.

2009 m. vadovaudamasi Reglamento 17 straipsniu Komisija pradėjo du su Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 taikymu susijusius tyrimus: pirmojo tikslas – bendrai įvertinti Reglamento veikimą, antrajame dėmesys buvo labiau skirtas į valstybėse narėse galiojančių sankcijų už teisės akte numatytų prievolių pažeidimo taikymo taisykles. Galutinės šių tyrimų ataskaitos buvo pateiktos 2010 m. birželio ir rugsėjo mėnesiais, jas galima rasti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato svetainėje².

Šioje ataskaitoje minėtų tyrimų turinio, su kuriuo skaitytojas gali nesunkiai susipažinti, išsamiai pateikti nesiekama, tačiau, pateikus to turinio santrauką, norima padaryti išvadas, kad dabartinis reguliavimas būtų pagerintas.

2. PAGRINDINĖS TYRIMŲ IŠVADOS

Reglamento taikymo tyrimai išsamiai parodo šiandieninę padėtį Europos Sąjungoje.

¹ OL L 204, 2006 7 26, p. 1.

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

Valstybės narės nustatė teisės akte numatytąją teisinę sistemą ir pagrindines pagalbos prievoles. Taigi, padėtis pasikeitė NRJA naudai, o tai yra nenuginčijama sėkmė.

Tačiau šios naujosios taisyklės įgyvendinamos nevienodai – tai priklauso nuo valstybės narės, oro uosto, vežėjo. Pagrindinė problema – trūksta darnumo ir kartais nuoseklumo jas interpretuojant.

2.1. Pasisiekimai

Bendra nuomonė yra tokia, kad Reglamento įsigaliojimas reiškia nenuginčijamą neįgalių ir ribotos judėsenos asmenų laimėjimą.

Teigiamus aspektus galima apibendrinti taip:

a) Bendra sistema. Reglamentu nustatyta būtiniausia bendra sistema, taikoma visoje Europos Sąjungoje³. Šiandien ši bendra apsaugos tvarka taikoma Europoje: dėl jos yra sudarytas tikslus pagalbos paslaugų, kurios privalo būti nemokamai suteiktos atitinkamiems keleiviams, sąrašas.

b) Aiškus oro uostų ir vežėjų užduočių pasidalijimas. Šiandien kiekvienas žino, ką ir kaip (taip pat ir finansiniu požiūriu) jam privalu daryti.

c) Specialių nacionalinių institucijų (ar Nacionalinių vykdymo užtikrinimo įstaigų) tinklo (toliau – NVUĮ) visose valstybėse narėse sukūrimas ir iš tiesų vykstantis bendradarbiavimas su Komisija ir kitomis organizacijomis⁴ keičiantis informacija ir gerąja praktika.

Europoje įsigalėjo pagalbos NRJA oro transporto sektoriuje kultūra: šiandien visi problema supranta ir įgyvendina konkrečias priemones.

Visgi, nepaisant šių teigiamų aspektų, Komisijos tarnybos pastebėjo ir trūkumų.

2.2. Sunkumai

Patirtis ir įvairūs Komisijos bei kitų organizacijų⁵ atlikti tyrimai rodo, kad taikant Reglamentą kyla sunkumų, ir tie sunkumai gali susilpninti Reglamento potencialą.

Žinoma, statistika rodo, kad daugeliu atvejų NRJA sulaukia pagalbos, į kurią turi teisę, ir kad problemų kyla tik nedaugeliu atvejų, tačiau būtina nuolat gerinti Reglamento taikymą.

2.2.1. *Su oro uostų prievolėmis susiję sunkumai*

Už didelę pagalbos NRJA dalį yra atsakingos oro uostus valdančios įstaigos⁶. Jos atsakingos už visą keleivio judėjimą oro uosto infrastruktūroje ir iki jo vietos orlaivyje, taip pat už bagažo tvarkymą.

³ Ir ne ES šalyse, taikančiose ES teisės aktus.

⁴ Pvz., Europos civilinės aviacijos konferencijos NRJA klausimų pogrupis.

⁵ *CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK, March 2010*; Europos civilinės aviacijos konferencijos NRJA klausimų pogrupio darbai; atsakymai, gauti Europos Komisijos 2010 m. pirmajame pusmetyje vykdytų viešųjų konsultacijų dėl oro keleivių teisių metu

⁶ Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 I priedas.

a) Kartais paslaugų kokybė ir pritaikymas prie individualių NRJA reikmių yra nepakankami.

Esamų paslaugų kokybė nevienoda, kartais paslaugos nepritaikytos ypatingiems keleivių, ypač NRJA, kurių judėseną yra visiškai ar beveik ribota, poreikiams, o personalas ne visada yra pakankamai išmokytas.

b) Reikia gerinti keleivių informavimą. Keleivių informavimas dažnai vertinamas kaip nepakankamas ar sunkiai prieinamas. Šis esminis geram Reglamento veikimui būtinas elementas kol kas yra svarbi įgyvendinimo kliūtis.

c) Judėjimo įrangos tvarkymas

Judėjimo įrangos tvarkymas taip pat yra problemiškas. Dažnai tai yra trapi ir brangi, keleiviui gyvybiškai svarbi įranga.

2.2.2. Su oro vežėjų prievolėmis susiję sunkumai

a) Saugumo sumetimais NRJA rezervacijai ar įlaipinimui taikomi apribojimai

Iš tyrimų ir nagrinėjamų skundų matyti, kad pagrindiniai oro vežėjams kylantys Reglamento taikymo sunkumai susiję su rezervacijos nesuteikimu NRJA ar atsisakymu juos įlaipinti dėl saugumo sumetimų.

Tai taip pat taikoma atvejams, kai vežėjai reikalauja, kad NRJA būtų lydimi skrydžio metu jiems galinčio padėti asmens, o už bilietą toks asmuo yra priverstas mokėti visą kainą.

Reglamento 4 straipsnio 1 dalyje vežėjams leidžiama nukrypti nuo nediskriminavimo principo ir atsisakyti patvirtinti NRJA rezervaciją ar jį įlaipinti arba reikalauti, kad jis būtų lydimas, kad būtų laikomasi taikytinų saugumo reikalavimų, nustatytų tarptautinėje, Bendrijos arba nacionalinėje teisėje, arba kad būtų laikomasi saugos reikalavimų, nustatytų valdžios institucijos, išdavusios atitinkamam oro vežėjui vežėjo pažymėjimą. Taigi nukrypti leidžianti nuostata yra griežtai reglamentuota⁷.

Atrodo, esama tam tikros painiavos apibrėžiant saugumo kriterijus, dėl kurių gali būti imama taikyti nuo nediskriminavimo principo nukrypti leidžianti nuostata. Žinoma, sugebėjimas vykdyti saugumo instrukcijas⁸ dekompresijos, turbulencijos, staigaus manevravimo ar avarijos atveju galėtų tam tikrais atvejais būti pateisinama priežastis, dėl kurios atsisakoma įlaipinti NRJA, apribojamas jų skaičius orlaivyje ar reikalaujama, kad jie būtų lydimi.

Šiandien ES mastu suderintų NRJA vežimo saugos taisyklių nėra daug. Be to, tokių taisyklių taikymas dažniausiai yra nacionalinės administracijos kompetencija. Kiekvienas vežėjas, atlikęs savus rizikos vertinimus, siūlo savas tos srities taisykles, kurias tvirtina kompetentinga institucija.

Dar reikėtų pridurti, kad kai kurie vežėjai linkę painioti skrydžio saugos reikalavimus su dalykais, susijusiais tik su NJRA patogumo klausimais (maitinimasis, naudojimas tualetais

⁷ Reglamento 4 straipsnio 1 dalis.

⁸ Visų pirma, saugos diržo užsegimas, deguonies kaukės ir gelbėjimosi liemenės naudojimas, taip pat greita evakuacija iš orlaivio įgulos nurodytais išėjimais.

ir pan.) Tačiau atsisakymas įlaipinti remiantis saugumo sumetimais turėtų būti susijęs vien tik su skrydžio sauga.

Saugos taisyklių derinimas yra sudėtingas kompetentingų nacionalinių institucijų bendradarbiavimo reikalaujantis darbas, tačiau Komisija mano, kad jau dabar galima nustatyti paprastus principus, reglamentuojančius 4 straipsnio 1 dalies a punkte ir 2 dalyje numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas:

- Bet kokia leidžianti nukrypti nuostata, kuri, remiantis saugumo sumetimais, pateikiama pateisinant rezervacijos nesuteikimą, atsisakymą vežti ar lydinčio asmens reikalavimą, turėtų būti grindžiama vienu ar keliais teisiškai privalomais skrydžių saugos standartais⁹, o ne paprastomis rekomendacijomis ar komercine vežėjų politika.
- Jei vežti atsisakoma, keleiviui turėtų būti pranešti tikslūs motyvai ir nuoroda į privalomą teisės normą, kuria remiamasi.
- Nacionalinės institucijos turėtų tiksliai apibrėžti ir paskelbti saugumo reikalavimus, kuriais gali būti remiamasi atsisakant vežti – tai leistų geriau suprasti tokią praktiką ir ją palapsniui suderinti.

Motyvai, kuriais galima būtų pateisinti atsisakymą vežti, turėtų būti griežtai ir tiesiogiai susiję su skrydžio sauga; turėtų būti vadovaujamosi tokiais principais:

- Nesugebėjimas suprasti įgulos aiškinamų saugos taisyklių; nesugebėjimas savarankiškai atlikti su sauga susijusių veiksmų (prisiegti ir atsiegti saugos diržus, paimti ir sureguliuoti deguonies kaukę ar gelbėjimosi liemenę); nesugebėjimas atlikti būtiniausių su evakuacija susijusių veiksmų; nesugebėjimas pasirūpinti savimi ar atlikti būtinas medicines procedūras skrydžio metu.
- Didžiausias NRJA skaičius tam tikro reiso metu priklauso nuo orlaivio specifikacijų ir neturėtų viršyti tinkamų keleivių¹⁰, galinčių padėti NRJA evakuojantis pavojaus atveju¹¹, skaičiaus. Tuo remdamosi kai kurios valdžios institucijos nustato, kad tas didžiausias skaičius turi neviršyti pusės tuo reisu skrendančių visų tinkamų keleivių skaičiaus.

b) Klausimai, susiję su pagalba skrydžio metu. Dėl pagalbos skrydžio metu, ypač dėl vežėjų prievolės palydėti iki tualetu, taip pat iškyla taikymo sunkumų. Tokia prievolė yra aiškiai nustatyta Reglamento II priede; oro vežėjai turi imtis visų įmanomų priemonių, įskaitant pritaikytą įrangą ir įgulos mokymus, kad jos būtų laikomasi, tuo pačiu nepažeidžiant saugumo standartų.

⁹ Europos Sąjungoje privalomi standartai yra įtraukti į EU OPS (*Operational Standards*) (Reglamentas (EEB) Nr. 3922/1991, 1991 12 31). Tame reglamente nustatomi komerciniam oro susisiekimui taikomi bendrieji techniniai reikalavimai ir administracinė tvarka, taip pat ir NRJA vežimo saugos taisyklės (žr., pvz., OPS 1.260, 34 p., arba OPS 1.1045 punkto 1 priedėlio 8.2.2 punktas). Tai gali būti ir nacionaliniai reikalavimai: pvz., Jungtinėje Karalystėje – *Code of practice*, p. 38; Vokietijoje – *LBA, Circulars* p. 36; Belgijoje – *Circulaire n° CIR/OPS-04*, 2006 m. gruodžio mėn., paskelbė DGTA, *Centre communication Nord*.

¹⁰ Tinkamais keleiviais, remiantis ICAO (*Doc 7192 Training manual Part E-1*), laikomi įgulos parinkti asmenys, padedantys pavojingose situacijose: atidarantys duris ar padedantys kitiems keleiviams palikti lėktuvą.

¹¹ ŽR. *JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44*

c) Su judėjimo įranga susijusios problemos. Judėjimo įrangos, kurią privalu vežti nemokamai, apibrėžtis suprantama skirtingai. Tam tikrą kai kurių keleivių įrangą nemokamai vežti buvo atsisakyta motyvuojant tuo, kad ji nėra tiesiogiai būtina kelionės, dėl kurios buvo paprašyta pagalbos, metu.

Teisė keliauti, kaip matyti iš Reglamento pirmosios konstatuojamosios dalies (nediskriminavimo ir lygių galimybių principai), neturėtų būti suprantama kaip vien fizinis nusikraidinimo veiksmas, bet turėtų apimti ir kelionės tikslą, o tai aptariamose kategorijose keleiviams reiškia būtinybę su savimi turėti būtiną judėjimo įrangą ir medicininius reikmenis, būtinus ir skrydžiui pasibaigus.

d) Su NRJA informavimu susijusios problemos. Pagaliau, dažnai pasirodo, kad ir rezervuojant bilietą, ir atsisakant įlaipinti NRJA yra vis dar nepakankamai informuojami apie savo teises.

Tačiau Reglamente nustatytas reikalavimas informuoti NJRA apie jų teises ir leidžiančias nukrypti nuostatas dar prieš atliekant rezervaciją, kad jie galėtų priimti sprendimą dėl rezervacijos ir pagalbos prašymo gerai viską žinodami.

2.2.3. Su nacionalinių institucijų, atsakingų už Reglamento taikymą, išsipareigojimą susiję sunkumai

Buvo išaiškinti sunkumai, susiję su vienodu Reglamento supratimu, keleivių skundų nagrinėjimu ir nuobaudų skyrimu bei taikymu.

Vienodo Reglamento supratimo klausimais Komisija nuo 2006 m. organizavo susitikimus su nacionalinėmis kompetentingomis institucijomis, kuriuose buvo diskutuojama apie galimus aiškinimo skirtumus. Šių susitikimų protokolai paskelbti Mobilumo ir transporto generalinio direktorato svetainėje.

Padėtis valstybėse narėse labai nevienoda: kai kurių valdžios institucijos labai aktyviai informuoja gyventojus apie jų teises, prižiūri, kaip Reglamentas taikomas, ir nagrinėja skundus, o kitur valdžios institucijos šioje srityje veikia tik reikalui esant.

Kita problema – nepakankamas jų veiksmų derinimas: todėl vežėjams teisės aktas būna aiškinamas skirtingai skirtingose valstybėse narėse.

Nuobaudų skyrimo tvarka yra ypač skirtinga. Kai kur tai administracinės, kai kur teisinės, o dar kitur – baudžiamosios priemonės.

Labai skiriasi skundų nagrinėjimo laikas – nuo kelių savaičių iki 6 mėnesių. Tokia padėtis kenkia visos sistemos veiksmingumui. NVUĮ sprendimų išsamumas ir veiksmingumas bei tų sprendimų praktinės pasekmės keleiviams valstybėse narėse labai skiriasi.

2.2.4. Kiti pastebėti trūkumai

2.2.4.1. Nesutarimai dėl sumų apskaičiavimo ir apmokestinimo

Kai kuriose valstybėse narėse tarp oro uostų ir vežėjų kilo nesutarimų dėl sumos ir specialaus mokesčio, numatyto Reglamento 8 straipsnyje, apskaičiavimo.

Tokio mokesčio dydis oro uostuose smarkiai skiriasi, o skirtumų priežastis nėra aiškiai motyvuota.

2.2.4.2. Kai kurių svarbių apibrėžčių supratimo sunkumai

Buvo pastebėta, kad kyla sunkumų suprantant tam tikras Reglamento apibrėžtis. Pavyzdžiui, buvo pateiktas klausimas dėl pačios „ribotos judėsenos asmenų“ apibrėžties – ar nėščios moterys, viršsvorio turintys asmenys ar maži vaikai patenka į tokią kategoriją. Jei tokiose neaiškiose situacijose neįmanoma rasti bendrų, tikslių ir paprastų atsakymų, reikia naudotis bendru aiškinimo principu: šiuo atveju Reglamentas taikomas ne vien tik neįgaliesiems asmenims; jis taikomas ir asmenims, kurių judėseną ribota dėl amžiaus ar bet kurios kitos negalios¹².

Todėl, nesant aiškių išimčių, iš Reglamento taikymo srities pašalinti situacijų, kai vaikų amžius apriboja kelionės lėktuvu autonomiškumą, negalima. Taigi, vienas su keliais mažamečiais keliaujantis suaugęs asmuo galėtų teisėtai kreiptis dėl jo kelionei tinkamai pritaikytos pagalbos.

Taip pat iš Reglamento taikymo srities *a priori* negali būti pašalinta ir situacija, kai judėseną smarkiai apriboja keleivio kūno viršsvoris.

Šie pavyzdžiai rodo, kad kiekvieną atvejį reikia nagrinėti atskirai, turint omenyje bendrą Reglamento tikslą kovoti su diskriminacija. Subjektai neturėtų baimintis pernelyg plačios apibrėžčių taikymo srities, nes nuo piktnaudžiavimo juos saugo proporcingumo principas, kai teikiant pagalbą neviršijama to, kas būtina tikslams pasiekti, t. y. kad keleivis galėtų išskristi su turimu rezervavimu¹³.

2.2.4.3. Medicininio deguonies vežimas ir tiekimas

Medicininio deguonies vežimo ir tiekimo tvarka labai skiriasi – ji priklauso nuo konkretaus vežėjo ir atitinkamiems keleiviams sukelia neaiškumų bei didelį nepasitenkinimą.

Remiantis dabartine Reglamento redakcija, sprendimo pateikti neįmanoma, ir vis dėlto klausimas dėl medicininio deguonies naudojimo lėktuvuose turi būti išspręstas greitai, nes šiandieninė padėtis nėra patenkinama – iš esmės keleiviams, kuriems gyvybiškai būtinas deguonis, keliauti lėktuvu yra arba neįmanoma, arba tokios kelionės sąlygos ir kaina yra labai neaiškios.

Medicininio deguonies vežimo ir naudojimo sąlygas Europos Sąjungoje būtina suderinti atsižvelgiant į keleivių teises, skrydžių saugos taisykles ir oro vežėjams taikomus reikalavimus.

Tokiam deguoniui, laikomam medicinos įranga ir, taikant Reglamentą¹⁴, vežamam nemokamai, taip pat taikomi pavojingas medžiagas reglamentuojantys teisės aktai, todėl kai kurios oro bendrovės draudžia jį vežti lėktuvuose ir siūlo tiekti savo deguonį. Tokios oro bendrovės laiko tai paslauga, kuri teikiama nemokamai, o kartais – už papildomą mokesť, kuris gali būti gana didelis.

¹² Reglamento 2 straipsnio a punktas.

¹³ Reglamento 7 straipsnis.

¹⁴ II priedo antra pastraipa.

Komisija šia tema kelis kartus teikė atsakymus į Europos Parlamento klausimus ir peticijas, konstatavo susidariusias prieštaringas situacijas ir dėl jų apgailestavo¹⁵.

2.2.4.4. Bendroji NRJA teikiama informacija

Šiuo metu Komisija deda pastangas, kad visuomenė būtų informuota apie savo teises interneto svetainėje ir reguliariais pranešimais žiniasklaidoje. Konkrečiai, 2010 m. birželio 29 d. Komisija pradėjo dvejus metus trukusiančią plačią informavimo kampaniją Europoje („Keleivių teisės visada po ranka“)¹⁶.

Piliečiai bus informuojami apie savo teises ir skatinami jomis naudotis, visų pirma, dalijant informacinius lankstinukus, iškabinant skelbimus keleivių lankomose vietose, talpinant informaciją į keleivių teisėms skirtą interneto svetainę¹⁷; tai bus daroma skelbiant straipsnius spaudoje ir pranešant per radiją ir televiziją.

Tokias pastangas turi daryti visos suinteresuotosios šalys, ypač valstybių narių nacionalinės valdžios institucijos. Komisija rems vietines informavimo akcijas, kuriomis siekiama pateikti kuo betarpiškesnę informaciją.

2.2.4.5. Išankstinio pranešimo veiksmingumo stiprinimas

Išankstinis pranešimas šiandien yra nepakankamas ir nelabai veiksmingas: bus svarstoma, kokių techninių ir teisinių priemonių reikia, kad padėtis pagerėtų.

Kad pagausėtų išankstinių pranešimų (jų šiandien atliekama 40 %), būtina nuolat informuoti keleivius apie pagalbą, kuri jiems gali būti suteikta, ir apie išankstinio pranešimo apie jiems reikalingos pagalbos poreikius būtinybę.

Šią informaciją reikėtų pateikti kuo anksčiau – jau planuojant kelionę ir atliekant rezervaciją – ir kuo aiškiau. Sektoriaus subjektai turėtų būti išklause mokymo kursą, kad galėtų informuoti keleivius apie jų teises ir pareigas pagal Reglamentą. Į bilietus, užsakymo čekius ir (arba) sąskaitas galėtų būti įtraukiamas priminimas apie šiuos dalykus.

Atsižvelgiant į šią Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 veikimo santrauką, į jo privalumus ir trūkumus, toliau šioje ataskaitoje siūlomi veiksmai, galinčių pagerinti jo taikymą, apmatai.

3. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Iš esmės Reglamentas taikomas patenkinamai ir tas taikymas vis tobulinamas, nepaisant tam tikrų svarbių skirtumų, susijusių su skirtingais subjektais ir valstybėmis narėmis ir nežiūrint to, kad teisės aktas visuomenei dar nėra pakankamai žinomas.

Nors būtinybė teikti pagalbą NRJA šiandien pripažinta visoje Europos Sąjungoje, mums dar nepavyksta Reglamento taikyti veiksmingai ir suderintai; tai būtų apčiuopiamas ženklas, kad šioje srityje tikrai egzistuoja bendra erdvė.

¹⁵ Žr., pavyzdžiui: 2010 m. kovo 25 d. atsakymą į peticiją Nr. 1438/2009, kurią pateikė David Buckle ir 2010 m. kovo 25 d. Komisijos atsakymą. Atsakymai į rašytinius klausimus E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 ir E-2962/10.

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

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

Taigi dar reikia įdėti pastangų – tokio tikslo siekiama siūlomomis tobulinimo kryptimis, kurias reikia vystyti aktyviai bendradarbiaujant su suinteresuotomis šalimis (tarptautinėmis organizacijomis, visų pirma Europos civilinės aviacijos konferencija, nacionalinėmis valdžios institucijomis, NRJA atstovaujančiomis organizacijomis, oro uostais, oro vežėjais, subrangovais ir t. t.).

Kadangi pirminis Reglamento taikymo įvertinimas iš esmės yra teigiamas, šiuo metu teisės akto persvarstymo poreikio nėra. Apskritai, sukurta teisinė sistema yra gana nauja ir pakankamai lanksti, kad būtų įmanoma įterpti reikiamus patobulinimus nenaudojant teisėkūros proceso.

Taigi Komisija, kuriai tenka koordinatoriaus ir priežiūros vykdytojo vaidmuo, norėtų pasiūlyti kelias patobulinimo kryptis nekeičiant dabartinės sistemos.

Pirmoji kryptis: vienodas Reglamento supratimas

- Komisija pasiūlys formalizuoti NVUĮ tinklo veikimą kaip grupę ekspertų iš šių NVUĮ.
- Šioje grupėje Komisija aptars su Reglamento supratimu susijusias gaires ir jas patvirtins kaip Komisijos dokumentą siekdama tikslo, kad Reglamento nuostatos būtų suprantamos kaip įmanoma vienodžiau.
- Komisija užtikrins, kad ypatingas dėmesys būtų skirtas vienodam saugumo reikalavimų, kuriais galima pateisinti atsisakymą rezervuoti ar įlaipinti, supratimui. Komisija dirbs kartu su Europos aviacijos saugos agentūra (EASA).
- Komisija prižiūrės, kad būtų sukurtas ir viešai paskelbtas konsoliduotas ir bendras visoms valstybėms narėms sąrašas, kuriuo būtų galima remtis atsisakant vežti NRJA ar reikalaujant, kad NRJA skrydžio metu būtų lydimi.

Antroji kryptis: Reglamento praktinio veikimo patobulinimai

- Komisija, bendradarbiaudama su suinteresuotomis šalimis, visų pirma, su vartotojų organizacijomis (pvz., su Europos vartotojų centrais), prižiūrės, kad būtų nuolat vykdoma veiksminga informacinė politika, skirta asmenims, kuriems Reglamentas taikomas, ir ypač tiems asmenims, kurie nelaiko savęs neįgaliais, tačiau kuriems NRJA apibrėžtis taikoma.
- Komisija remis mokymo programų kartu su NRJA atstovaujančiomis organizacijomis kūrimą, kad būtų gerinamas paslaugų lygis ir stengiamasi veiksmingiau taikyti tos srities Europos taisykles.
- NVUĮ ekspertų grupei Komisija pasiūlys patvirtinti priemones, kuriomis būtų skatinama, kad pagalbos prašymas būtų pateikiamas jau bilieto rezervavimo etapu ir būtų gaunamas tą įrodantis dokumentas.

Trečioji kryptis: nacionalinių valdžios institucijų atliekamas nuobaudų taikymo taisyklių priežiūros ir veiksmingumo sustiprinimas

- Komisija kartu su reguliavimo institucijomis apsvarstys galimybę sukurti bendrą duomenų bazę, kurios pagalba būtų sekamas su Reglamento taikymu susijusių skundų bei administracinių ir teisinių sprendimų nagrinėjimas.

- Komisija tikisi, jog bus sudarytas Europos mastu suderintas veiksmų planas, kuriame būtų išsamiai numatyti veiksmai, kuriuos nacionalinės institucijos išsipareigotų įgyvendinti (sisteminis subjektų auditas, patikrinimai vietoje ir t. t.).
- Komisija skatins oro bendroves paskirti už ginčų sprendimą vietoje atsakingą asmenį, kuris, siekiant išspręsti su keleiviu kilusį ginčą, būtų įgaliotas priimti greitus sprendimus.
- Kad nuobaudų skyrimo tvarka taptų labiau atgrasanti, Komisija su NVUĮ aptars galimybę paskelbti paskirtų nuobaudų ir susijusių subjektų sąrašą.

Ketvirtoji kryptis: medicininio deguonies problemos sprendimas

Komisija skatins derybas dėl savanoriško visų suinteresuotųjų šalių išsipareigojimo dėl medicininio deguonies naudojimo lėktuvuose. Jei derybos bus nesėkmingos, Komisija apsvarstys visuotinės elgsenos šiuo klausimu gairių priėmimo galimybę arba neįpareigojančiu aktu, arba, jei tai atrodytų būtina, nustatydamą taisyklę, kurią laikytis būtina.

Priimant sprendimus reikėtų laikytis šių 3 pagrindinių principų:

- Tam tikros įrangos, galinčios būti vežamos lėktuvuose, sertifikavimas oro transporto srityje su sąlyga, kad laikomasi nustatytų priežiūros reikalavimų.
- Visoje Europos Sąjungoje bendro didžiausio tarifo, taikomo deguonies tiekimui lėktuve, nustatymas.
- Aiškios ir tikslios informacijos apie medicininio deguonies tiekimą lėktuve pateikimas keleiviams.