

SL

SL

SL



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 11.4.2011
COM(2011) 166 konč.

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o uporabi in učinkih Uredbe (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o uporabi in učinkih Uredbe (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu

1. UVOD

Evropski parlament in Svet sta Uredbo (ES) št. 1107/2006¹ o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu (v nadaljnjem besedilu: Uredba) sprejela 5. julija 2006. Akt spada v okvir politike boja proti diskriminaciji invalidnih oseb in splošneje oseb s trajnimi ali začasnimi težavami pri gibanju, ki jo Evropska komisija vodi na vseh področjih življenja državljanov.

Na splošno se šteje, da je eden od šestih evropskih državljanov invalid. Poleg tega se bo zaradi splošnega trenda staranja evropskega prebivalstva stalno povečevalo število potnikov, ki imajo posebne potrebe po pomoči, povezane z invalidnostjo ali omejeno mobilnostjo.

Cilj Uredbe je jasen: invalidom ali osebam z omejeno mobilnostjo zagotoviti možnosti zračnega prevoza, ki so primerljive z možnostmi drugih državljanov.

Vsebina in duh Uredbe temeljita na ravnovesju med zahtevami boja proti diskriminaciji in operativnimi zahtevami, s tem ko ta določa splošno načelo nediskriminacije ter po eni strani oblikuje več obveznosti obveščanja in pomoči za operaterje in po drugi strani določa mehanizem predhodnega prijavljanja potreb po pomoči za osebe z omejeno mobilnostjo in obstoj strogo zakonsko določenih odstopanj od obveznosti pomoči. Uporaba predpisov temelji na obstoju in upoštevanju tega ravnovesja.

Komisija je leta 2009 v okviru izvajanja člena 17 Uredbe začela dve študiji o uporabi Uredbe (ES) št. 1107/2006: cilj prve je bila splošna ocena izvajanja Uredbe, druga pa je bila posebej osredotočena na pravila o kaznih, ki se v državah članicah uporabljajo za kršitve obveznosti, določene v aktu. Dokončni poročili o teh študijah sta bili predloženi junija in septembra 2010 ter sta dostopni na spletnem mestu Generalnega direktorata za mobilnost in promet².

Namen tega poročila ni podrobno povzeti vsebino študij, s katero se bralec lahko seznani brez težav, temveč najprej predstaviti njun povzetek in nato izpeljati sklepe, da bi izboljšali izvajanje sedanjih predpisov.

2. GLAVNE SKLEPNE UGOTOVITVE ŠTUDIJ

Študiji, opravljene v zvezi z uporabo Uredbe, prikazujeta celotno podobo sedanjih razmer v Evropski uniji.

¹ UL L 204, 26.7.2006, str. 1.

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

Pravni okvir, določen v aktu, in glavne obveznosti pomoči so bili vzpostavljeni v državah članicah. Tako so se razmere na terenu spremenile v korist oseb z omejeno mobilnostjo, kar je neizpodbiten uspeh.

Vendar pa ta nova pravila niso bila vzpostavljena enako v vseh državah članicah, na vseh letališčih in pri vseh letalskih prevoznikih. Glavni težavi ostajata neusklajenost in občasna nedoslednost pri njihovi razlagi.

2.1. Uspehi

Začetek veljavnosti Uredbe je bil po splošnem mnenju neizpodbiten napredek za invalide in osebe z omejeno mobilnostjo.

Dejavnike uspeha je mogoče povzeti tako:

(a) Enoten okvir. Z Uredbo je bil določen minimalen enoten okvir, ki se uporablja v vsej Uniji³. Ta enotni sistem zaščite se zdaj uporablja v Evropi: zaradi njega obstaja natančen seznam storitev pomoči, ki se morajo obvezno brezplačno zagotavljati zadevnim potnikom.

(b) Jasna razdelitev nalog med letališča in prevoznike. Zdaj vsakdo ve, kaj mora storiti in kako to izvesti, tudi s finančnega vidika.

(c) Vzpostavitev mreže specializiranih nacionalnih organov izvrševanja (National Enforcement Bodies, v nadaljnjem besedilu: NEB) v vseh državah članicah ter dejansko sodelovanje z izmenjavami informacij in dobrih praks pri Komisiji in tudi drugih organih⁴.

Evropska kultura pomoči osebam z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu se je uveljavila: zdaj se vsi akterji zavedajo te problematike in izvajajo konkretne ukrepe.

Vendar so službe Komisije kljub tem pozitivnim vidikom ugotovile pomanjkljivosti.

2.2. Težave

Povratne informacije o izkušnjah in različne študije, ki so jih opravile Komisija in druge organizacije⁵, kažejo, da obstajajo težave pri uporabi Uredbe, ki lahko oslabijo njen potencial.

Dejanski statistični podatki sicer kažejo, da osebe z omejeno mobilnostjo največkrat dobijo pomoč, do katere so upravičene, in da se težave pojavljajo le v manjšem številu primerov, vseeno pa si je treba stalno prizadevati za boljšo uporabo Uredbe.

2.2.1. Težave, povezane z obveznostmi letališč

Velik del obveznosti pomoči osebam z omejeno mobilnostjo je naložen vodstvenim organom letališč⁶. Odgovorni so za celotno pot potnika v letaliških infrastrukturah do sedeža v kabini, poskrbeti pa morajo tudi za prtljago.

³ In tudi v državah zunaj EU, ki uporabljajo evropske predpise.

⁴ Kot je pododbor za olajšave za osebe z omejeno mobilnostjo Evropske konference civilnega letalstva.

⁵ *CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK*, marec 2010; delo pododbora za olajšave ECAC v zvezi z osebami z omejeno mobilnostjo; odgovori v okviru javnega posvetovanja o pravicah letalskih potnikov, ki ga je Evropska komisija opravila v prvem polletju 2010.

(a) Kakovost storitev in prilagajanje individualnim potrebam oseb z omejeno mobilnostjo so včasih nezadostni

Zdi se, da je kakovost vzpostavljenih storitev pomoči neenaka in včasih neprilagojena posebnim potrebam potnikov, zlasti kar zadeva osebe z omejeno mobilnostjo, katerih mobilnost je popolnoma ali skoraj popolnoma zmanjšana, usposabljanje osebja pa ni vedno zadostno.

(b) Potreba po boljšem obveščanju potnikov. Obveščanje potnikov je pogosto nezadostno ali slabo dostopno. Ta element, ki je bistven za dobro uporabo Uredbe, ostaja ena od velikih pomanjkljivosti izvajanja te uredbe.

(c) Ravnanje z opremo za gibanje

Eden od vzrokov za zaskrbljenost je tudi ravnanje z opremo za gibanje. Pogosto gre za občutljivo in drago opremo, ki ima ključni pomen za potnika.

2.2.2. Težave, povezane z obveznostmi letalskih prevoznikov

(a) Omejitve rezervacij ali vkrcanja za osebe z omejeno mobilnostjo zaradi varnostnih razlogov

Študije in obravnava pritožb kažejo, da se glavne težave pri uporabi Uredbe s strani letalskih prevoznikov nanašajo na zavračanje rezervacij ali vkrcanja oseb z omejeno mobilnostjo zaradi razlogov, povezanih z varnostjo.

Ta problematika vključuje tudi primere, v katerih prevozniki zahtevajo, da osebe z omejeno mobilnostjo spremlja oseba, ki jim lahko pomaga med letom, pri čemer mora ta druga oseba plačati polno ceno svoje vozovnice.

S členom 4(1) Uredbe je prevoznikom dovoljeno, da odstopajo od načela nediskriminacije in torej bodisi zavrnejo rezervacijo ali vkrcanje osebe z omejeno mobilnostjo bodisi zahtevajo, da ima spremljevalca, zaradi izpolnjevanja veljavnih varnostnih zahtev, določenih z mednarodnim pravom, pravom Skupnosti ali z nacionalnim pravom, ali zaradi izpolnjevanja varnostnih zahtev organa, ki je izdal spričevalo letalskega prevoznika. To je torej strogo zakonsko določeno odstopanje.⁷

Zdi se, da obstaja določena zmeda glede opredelitve varnostnih meril, na podlagi katerih je mogoče dovoliti odstopanja od načela nediskriminacije. Seveda bi lahko potreba, da lahko oseba sledi varnostnim navodilom⁸ v primeru padca tlaka, turbulenc, nenadnega zavoja ali nesreče, v nekaterih primerih upravičila zavrnitev vkrcanja ali potrebo po omejitvi števila oseb z omejeno mobilnostjo na letalu ali zahtevo po spremljevalcu.

Zdaj je na področju prevoza oseb z omejeno mobilnostjo malo varnostnih pravil, ki bi bila usklajena na ravni Unije. Poleg tega za izvajanje teh pravil najpogosteje ostajajo pristojne

⁶ Priloga I k Uredbi (ES) št. 1107/2006.

⁷ Člen 4(1) Uredbe.

⁸ Predvsem namestitvev in uporaba varnostnega pasu, kisikove maske in varnostnega jopiča, hitra evakuacija letala skozi odprtine, ki jih pokaže kabinsko osebje.

nacionalne uprave. Vsak prevoznik glede na svoje ocene tveganja predlaga svoja pravila na tem področju, ki jih odobri pristojni organ.

Tej ugotovitvi je treba dodati, da nekateri prevozniki ne ločijo med zahtevami, povezanimi z varnostjo poleta, in vprašanji, ki se nanašajo le na udobje oseb z omejeno mobilnostjo (prehranjevanje, uporaba toaletnih prostorov itd.). Vendar mora biti zavrnitev vkrcanja zaradi varnostnih razlogov strogo povezana z varnostjo poleta.

Uskladitev varnostnih pravil je zapleten proces, ki zahteva sodelovanje pristojnih nacionalnih organov, vendar Komisija meni, da je že mogoče določiti preprosta načela za zakonsko ureditev odstopanj, določenih v členu 4(1)(a) in (2), in sicer:

- vsako odstopanje, uveljavljeno zaradi varnostnega razloga, da se upraviči zavrnitev rezervacije ali prevoza ali da se zahteva spremljevalec, bi moralo temeljiti na enem ali več pravno zavezujočih standardih⁹ varnosti v letalstvu in ne na priporočilih ali komercialni politiki prevoznikov;
- v primeru zavrnitve prevoza bi bilo treba potnika obvestiti o natančnih razlogih in zavezujočem pravnem standardu, na katerem temelji zavrnitev;
- nacionalni organi bi morali natančno opredeliti in objaviti varnostne zahteve, na podlagi katerih se lahko zavrne prevoz, da bi tako omogočili boljše razumevanje in postopno uskladitev praks.

Razlogi, ki bi lahko upravičili zavrnitev prevoza, bi morali biti strogo in neposredno povezani z varnostjo poleta ter temeljiti na naslednjih načelih:

- nezmožnost razumeti varnostna navodila, ki jih da posadka; nezmožnost sam izvajati varnostne ukrepe (pripeti in odpeti varnostni pas, prijeto in si nadeti kisikovo masko ali varnostni jopič); nezmožnost sodelovati pri lastni evakuaciji, čeprav v omejenem obsegu; nezmožnost sam vzeti zdravila ali se oskrbeti med letom;
- poleg tega omejitev števila oseb z omejeno mobilnostjo na letalu, prilagojena lastnostim zrakoplova, ne bi smela biti manjša od števila telesno sposobnih potnikov¹⁰, ki lahko pomagajo osebam z omejeno mobilnostjo v primeru nujne evakuacije¹¹. Na tej podlagi nekateri organi to omejeno število ocenjujejo na polovico števila telesno sposobnih potnikov, ki so na danem poletu.

(b) Vprašanja v zvezi s pomočjo na letalu. Težave pri uporabi se pojavljajo tudi glede pomoči med letom, zlasti v zvezi z obveznostjo spremljanja teh oseb do toaletnih prostorov,

⁹ Zavezujoči standardi so v EU določeni v UE OPS (Operational Standards) (Uredba (EGS) št. 3922/1991 z dne 31.12.1991). V tej uredbi so opisani skupni tehnični predpisi in upravni postopki, ki se uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu in med katerimi so varnostna pravila za prevoz oseb z omejeno mobilnostjo (glej na primer OPS 1.260, str. 34, ali Dodatek 1 k OPS 1.1045, točka 8.2.2). Lahko gre tudi za nacionalne predpise: na primer za Združeno kraljestvo Code of practice, str. 38; za Nemčijo LBA, Circulars, str. 36; za Belgijo Circulaire št. CIR/OPS-04 iz decembra 2006, ki ga je objavil DGTA, Centre communication Nord.

¹⁰ V skladu z ICAO (dok. 7192, Training manual part E-1) so telesno sposobni potniki „osebe, ki jih izberejo člani posadke, da pomagajo v nujnih primerih, tako da na primer odprejo vrata ali pomagajo drugim potnikom pri evakuaciji letala“.

¹¹ Glej JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44.

ki je naložena prevoznikom. Ta obveznost je izrecno navedena v Prilogi II k Uredbi, letalski prevozniki pa morajo storiti vse potrebno ob upoštevanju varnostnih standardov, da izpolnijo to obveznost, tudi s prilagoditvijo opreme in usposabljanja osebja na letalu.

(c) Težave v zvezi z opremo za gibanje. Opredelitev opreme za gibanje, ki jo je treba prevažati brezplačno, se je razlagala zelo različno. Nekaterim potnikom je bila zavrnjena pravica do brezplačnega prevoza nekatere opreme, ker ta ni bila neposredno potrebna za potovanje, za katero je bila oddana prošnja za pomoč.

Pravica do potovanja, kot je izražena v uvodni izjavi 1 Uredbe (načeli nediskriminacije in enakega obravnavanja), ne bi smela biti omejena na fizično zagotavljanje prevoza, temveč bi morala vključevati tudi cilj potovanja, kar za to kategorijo potnikov pomeni, da imajo na voljo opremo za gibanje in medicinske pripomočke, ki jih potrebujejo za svojo aktivnost, in to tudi po letu.

(d) Težave v zvezi z obveščanjem oseb z omejeno mobilnostjo. Nazadnje se pogosto zdi, da osebe z omejeno mobilnostjo še vedno niso zadostno obveščene o svojih pravicah pri rezervaciji ali v primeru zavrnitve vkrcanja.

Vendar vsebina in duh Uredbe zahtevata, da so osebe z omejeno mobilnostjo pred rezervacijo obveščene o svojih pravicah in odstopanjih, da lahko sprejmejo odločitev o rezervaciji in prošnji za pomoč ob polnem poznavanju dejstev.

2.2.3. Težave, povezane z obveznostmi nacionalnih organov, pristojnih za uporabo Uredbe

Ugotovljene so bile težave v zvezi z enotno razlago Uredbe ter pri obravnavi pritožb potnikov ter sprejetju in izvajanju kazenskih ukrepov.

Komisija je glede enotne razlage Uredbe od leta 2006 organizirala srečanja pristojnih nacionalnih organov, na katerih so obravnavali možne razlike v razlagi. Zapisniki teh srečanj so objavljeni na spletni strani Generalnega direktorata za mobilnost in promet.

Med državami članicami obstajajo velike razlike: nekateri organi so zelo dejavni pri obveščanju javnosti o njenih pravicah in nadzoru uporabe Uredbe na terenu ter pri obravnavi pritožb. Drugi delujejo le reaktivno.

Druga težava je nezadostna usklajenost njihovih dejavnosti: tako so lahko prevozniki v različnih državah članicah imeli različne razlage akta.

Kazni so izjemno raznovrstne. Nekatere so upravne narave, druge sodne, tretje celo zaporne.

Roki za obravnavo pritožb so zelo različni: od nekaj tednov do šest mesecev. Ta položaj škodi učinkovitosti celotnega sistema. Tudi stopnja podrobnosti in učinkovitosti odločitev NEB ter njihove praktične posledice za potnike se zelo razlikujejo med posameznimi državami članicami.

2.2.4. Druge ugotovljene težave

2.2.4.1. Nesporazumi glede višine takse ter načinov njenega izračuna in naložitve

V nekaterih državah je prišlo do nesporazumov med prevozniki in letališči glede zneska in načinov izračuna posebne takse iz člena 8 Uredbe.

Med posameznimi letališči so bile ugotovljene velike razlike v višini te takse, ne da bi bile vedno jasno obrazložene.

2.2.4.2. Težave pri razlagi nekaterih pomembnih opredelitev

Ugotovljene so bile težave pri razlagi nekaterih opredelitev v Uredbi. Na primer, glede opredelitve oseb z omejeno mobilnostjo se je postavilo vprašanje, ali pokriva tudi nosečnice, osebe s prekomerno težo in majhne otroke. Če v teh primerih negotovosti niso vedno mogoči splošno veljavni, natančni in preprosti odgovori, je treba uporabiti splošna načela razlage: v tem primeru se Uredba ne uporablja le za invalide, temveč je z njo zagotovljena zaščita razširjena tudi na osebe, katerih mobilnost je omejena zaradi starosti ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti.¹²

Če ne obstajajo izrecne izjeme, tako s področja uporabe Uredbe ni mogoče izključiti primerov, v katerih so vključeni otroci, katerih starost bi lahko omejevala samostojnost osebe med potovanjem po zraku. Zato bi lahko odrasla oseba, ki sama potuje z več majhnimi otroki, upravičeno zaprosila za pomoč, prilagojeno dejanskim okoliščinam njenega potovanja.

Prav tako ni mogoče s področja uporabe Uredbe *a priori* izključiti primera, ko bi bila zaradi prekomerne teže znatno zmanjšana mobilnost potnika.

Ta primera dokazujeta, da je treba v posameznem primeru sklepati ob upoštevanju splošnega cilja boja proti diskriminaciji, določenega v aktu. Operaterji se ne bi smeli bati širokega področja uporabe opredelitev, ker so z načelom sorazmernosti zaščiteni pred zlorabami pomoči, katere cilj je, da se potnik lahko vkrca na let, za katerega ima rezervacijo¹³.

2.2.4.3. Prevoz in oskrba z medicinskim kisikom

Prevozniki imajo zelo različno urejena prevoz in oskrbo z medicinskim kisikom, kar povzroča negotovost in veliko nezadovoljstva pri zadevnih potnikih.

Uredba v sedanji različici ne omogoča, da se uveljavi ena rešitev, vendar je treba za uporabo medicinskega kisika na letalu hitro najti rešitev, ker sedanji položaj ni zadovoljiv, saj namreč dostop do zračnega prevoza omejuje potnikom, ki nujno potrebujejo kisik, ali jih postavlja v negotov položaj glede pogojev in stroškov njihovega prevoza.

V Evropski uniji je treba prevoz in uporabo medicinskega kisika uskladiti ob upoštevanju pravic potnikov, predpisov o varnosti v letalstvu in omejitev letalskih prevoznikov.

Ker se medicinski kisik šteje za medicinski pripomoček, se zato v skladu z Uredbo¹⁴ prevaža brezplačno, vendar zanj velja tudi zakonodaja o nevarnih snoveh in je zato prepovedan na letalih nekaterih letalskih družb, ki raje zagotovijo svoj kisik. Te zato uporabljajo cenovno politiko za to, kar štejejo za opravljanje storitev, ki segajo od brezplačne oskrbe do oskrbe, za katero se včasih izstavi visok račun.

¹² Člen 2(a) Uredbe.

¹³ Člen 7 Uredbe.

¹⁴ Drugi odstavek Priloge II.

Komisija je bila večkrat v položaju, da je v odgovorih na parlamentarna vprašanja in peticije o tej temi ugotovila in obžalovala tako nastale protislovne razmere.¹⁵

2.2.4.4. Splošno obveščanje oseb z omejeno mobilnostjo

Komisija zdaj vlaga velik trud v obveščanje javnosti o njenih pravicah prek svojih spletnih strani in z rednimi objavami v medijih. Natančneje, Komisija je 29. junija 2010 začela obsežno informacijsko kampanjo („*Pravice potnika na dlani*“) na evropski ravni, ki bo trajala dve leti.¹⁶

Cilj te kampanje je, da predvsem s razdeljevanjem informativnih brošur, plakatov na krajih, ki jih obiskujejo potniki, vzpostavitev spletnih strani o pravicah potnikov¹⁷ ter objavami v tisku in avdiovizualnih medijih državljanke ozavešča o njihovih pravicah in jih spodbuja k njihovem uveljavljanju.

Ta prizadevanja morajo podpreti vse zainteresirane strani, zlasti nacionalni organi v vseh državah članicah. Komisija bo spodbujala lokalne dejavnosti za ozaveščanje javnosti.

2.2.4.5. Okrepiti učinkovitost predhodnega prijavljanja potrebe po pomoči

Predhodno prijavljanje je zdaj nezadostno in neučinkovito: treba bo razmisliti o tehničnih in pravnih sredstvih za izboljšanje položaja.

Za izboljšanje zdaj 40-odstotne stopnje predhodnega prijavljanja je bistveno predvideti sistematično obveščanje potnikov o pomoči, ki jo lahko dobijo, in o potrebi po vnaprejšnjem sporočanju njihovih potreb po pomoči.

Te potrebe morajo sporočiti čim prej in čim bolj jasno, že ob pripravi in rezervaciji potovanja. Za to je potrebno usposabljanje akterjev v tem sektorju, ki bi morali potnike opozarjati na njihove pravice in obveznosti, povezane z Uredbo. Opozorilo s temi informacijami bi lahko bilo sistematično objavljeno na vozovnicah, naročilnicah in/ali računih.

Glede na to zbirno preglednico uporabe Uredbe (ES) št. 1107/2006 ter njenih prednosti in pomanjkljivosti je namen tega poročila na kratko oblikovati predloge za izboljšanje njene uporabe.

3. SKLEPNE UGOTOVITVE IN PRIHODNJI PREDLOGI

Uporaba Uredbe se zdi na splošno zadovoljiva ter se izboljšuje kljub nekaterim velikim razlikam med operaterji in državami članicami in dejstvu, da javnost še ne pozna dovolj tega akta.

Čeprav je potreba po pomoči osebam z omejeno mobilnostjo zdaj priznana povsod v Evropski uniji, še nismo dosegli učinkovite in usklajene uporabe te uredbe, ki bi bila dejanski pokazatelj obstoja resničnega skupnega prostora na tem področju.

¹⁵ Glej na primer odgovor Komisije z dne 25. marca 2010 na peticijo št. 1438/2009, ki jo je vložil David Buckle. Odgovori na pisna vprašanja E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 in E-2962/10.

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

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

Torej je še vedno potrebnega nekaj truda: predlagane smernice izboljšav, ki jih je treba razviti ob dejavnem sodelovanju vseh zainteresiranih strani (mednarodnih organizacij, kot je Evropska konferenca civilnega letalstva, nacionalnih organov, organizacij, ki zastopajo osebe z omejeno mobilnostjo, letališč, letalskih prevoznikov, podizvajalcev itd.), bi lahko omogočile uresničitev tega cilja.

Na podlagi prvega pregleda uporabe Uredbe, ki je na splošno pozitiven, je za zdaj mogoče izključiti potrebo po reviziji zakonodaje. Vzpostavljeni pravni okvir je namreč novejši in se zdi dovolj prožen, da sprejme potrebne izboljšave, ne da bi bilo treba v tej fazi začeti zakonodajni proces.

Komisija želi torej v skladu s svojo nalogo usklajevanja in nadzora predlagati več smeri za izboljšave znotraj obstoječega okvira.

Prva smer: Enotna razlaga Uredbe

- Komisija bo predlagala formalizacijo obstoja mreže NEB z ustanovitvijo skupine, ki jo bodo sestavljali strokovnjaki iz teh nacionalnih organov za izvajanje.
- Komisija bo v tej skupini razpravljala o smernicah v zvezi z razlago Uredbe, ki jih bo sprejela v obliki dokumenta služb, da bi dosegla čim bolj enotno razlago določb Uredbe.
- Komisija bo zagotovila, da bo vložen poseben trud za vzpostavitev skupne razlage varnostnih zahtev, ki lahko upravičujejo zavrnitev rezervacije ali vkrcanja. Komisija bo delovala skupaj z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA).
- Komisija bo zagotovila, da bo sestavljen ter objavljen enoten in vsem državam članicam skupen seznam razlogov, na podlagi katerih bo mogoče zavrniti prevoz oseb z omejeno mobilnostjo ali zahtevati spremstvo med letom.

Druga smer: Izboljšanje praktičnega izvajanja Uredbe

- Komisija bo v sodelovanju z zainteresiranimi stranmi, zlasti z organizacijami potrošnikov (npr. z evropskimi potrošniškimi centri), zagotavljala stalno izvajanje prave politike obveščanja javnosti, ki jo zadeva Uredba, zlasti tistih, ki se ne dojemajo kot invalidne osebe, a vseeno spadajo v opredelitev oseb z omejeno mobilnostjo.
- Komisija bo podpirala vzpostavitev programov usposabljanja v sodelovanju z organizacijami, ki zastopajo osebe z omejeno mobilnostjo, da bi spodbudila boljše storitve in dosegla učinkovitejšo uporabo evropskih predpisov na tem področju.
- Komisija bo skupini strokovnjakov iz nacionalnih organov za izvajanje predlagala, naj sprejme ukrepe za spodbujanje zahtev za prijavo potreb po pomoči že ob rezervaciji, tako da se uvede sistem izdaje dokazila.

Tretja smer: Okrepiti nadzor in učinkovitost pravil o kaznih s strani nacionalnih organov

- Komisija bo s skupino regulatorjev obravnavala možnost vzpostavitve skupne podatkovne baze za spremljanje obravnave pritožb ter upravnih in sodnih odločb v zvezi z uporabo Uredbe.

- Komisija želi tudi vzpostavitev akcijskega načrta, usklajenega na evropski ravni, v katerem bi bili podrobno določeni ukrepi, za katere bi se nacionalni organi morali zavezati, da jih bodo izvajali (redne revizije operaterjev, inšpekcijski pregledi na terenu itd.).
- Komisija bo spodbujala letalske družbe, da imenujejo odgovorno osebo za reševanje sporov, ki bo navzoča na kraju samem in pristojna za sprejemanje takojšnjih odločitev za rešitev spora s potnikom.
- Komisija bo z NEB obravnavala možnost objave seznama naloženih kazni in operaterjev, ki so jim bile kazni naložene, da bi se povečala odvračilnost pravil o kaznih.

Četrta smer: Obravnavati vprašanje medicinskega kisika

Komisija bo spodbujala pogajanja o prostovoljnih zavezah vseh strani v zvezi z vprašanjem uporabe medicinskega kisika na letalu. Če se to ne bo zgodilo, bo Komisija razmislila o sprejetju splošnega ukrepa bodisi z nezavezujočim aktom bodisi z opredelitvijo zavezujočih pravil, če se bo to zdelo primerno.

Prihodnje rešitve bi se morale nanašati predvsem na tri glavne elemente:

- certificiranje – za potrebe zračnega prevoza – nekaterih pripomočkov, ki bi bili dovoljeni na letalu, če bodo upoštevana opredeljena merila za vzdrževanje;
- določitev najvišje enotne cene za oskrbo s kisikom na letalu, ki bi se uporabljala v vsej Evropski uniji;
- zagotavljanje jasnih in natančnih informacij potnikom o pogojih oskrbe z medicinskim kisikom na letalu.