

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 11.4.2011  
KOM(2011) 166 slutlig

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET**

**om tillämpning och resultat av Europaparlamentets och rådets förordning (EG)  
nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer  
med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet**

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## om tillämpning och resultat av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

### 1. INLEDNING

Förordning (EG) nr 1107/2006<sup>1</sup> om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (nedan kallad *förordningen*) antogs av Europaparlamentet och rådet den 5 juli 2006. Denna rättsakt utgör ett led i kommissionens politik för att bekämpa diskrimineringen av personer som tillfälligt eller permanent har någon form av funktionshinder och nedsatt rörlighet i största allmänhet i alla aspekter av medborgarnas liv.

I allmänhet anses var sjätte EU-medborgare ha ett funktionshinder. Den allmänna utvecklingen med en åldrande europeisk befolkning leder dessutom till en konstant ökning av antalet passagerare som behöver särskild hjälp på grund av funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Förordningen har ett tydligt syfte: det handlar om att ge personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samma möjligheter att resa med flyg som andra medborgare.

Förordningen är formulerad och uppbyggd så att det ska råda balans mellan de krav som ställs för att bekämpa diskriminering och de krav som är nödvändiga för driften. Här uppställs en allmän princip om icke-diskriminering samtidigt som det införs en rad informations- och assistansåtaganden för operatörerna och en mekanism för förhandsanmälan om assistansbehov fastställs för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Här anges också när det är tillåtet att göra undantag från assistansåtagandena, vilket är strikt reglerat. Att det råder en sådan balans och att den efterlevs är själva grundbulten för att regelverket ska fungera.

Inom ramen för tillämpningen av artikel 17 i förordningen inledde kommissionen under 2009 två studier om tillämpningen av förordning (EG) nr 1107/2006: den första syftade till en allmän utvärdering av tillämpningen av förordningen, den andra inriktades mer specifikt på medlemsstaternas regler om sanktioner för överträdelser av de åtaganden som fastställs i denna rättsakt. Slutrapporterna från dessa studier lades fram i juni och september 2010 och finns på webbplatsen för generaldirektoratet för transport och rörlighet<sup>2</sup>.

I denna rapport går vi inte närmare in på innehållet i dessa studier, eftersom det finns lättillgängligt för läsaren. Efter att ha presenterat en sammanfattning går vi i stället vidare med att dra våra slutsatser om hur tillämpningen av den nuvarande lagstiftningen kan förbättras.

---

<sup>1</sup> EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm)

## 2. HUVUDSLUTSATSER I STUDIERNA

De studier som har genomförts om tillämpningen av förordningen ger en fullständig bild av den nuvarande situationen i EU.

Det regelverk som föreskrivs genom rättsakten och de huvudsakliga assistansåtagandena har införts fullt ut i medlemsstaterna. Detta innebär att verkligheten ute på fältet har förändrats till det bättre för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, och detta utgör tveklöst en framgång.

Införandet av dessa nya bestämmelser kan emellertid variera mellan olika medlemsstater, flygplatser och lufttrafikföretag. Det största problemet är den bristande harmoniseringen och ibland enhetligheten i hur bestämmelserna ska tolkas.

### 2.1. Framgångar

Förordningens ikraftträdande anses i allmänhet tveklöst ha varit en framgång som gynnar personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Framgångsfaktorerna kan sammanfattas på följande sätt:

**a) Ett enda regelverk.** Genom förordningen införs ett enda regelverk med minimiregler som ska tillämpas i hela EU<sup>3</sup>. I dag är detta enda skyddssystem operativt i Europa: tack vare detta finns det en exakt lista över vilka assistanstjänster som ska erbjudas de berörda passagerarna utan kostnad.

**b) En klar ansvarsfördelning mellan flygplatser och lufttrafikföretag.** I dag vet alla vad de ska göra och hur det ska genomföras, även när det gäller finansiering.

**c) Införandet av ett nätverk av specialiserade nationella organ (eller nationella tillsynsorgan) i samtliga medlemsstater** och ett konkret samarbete som utgår från kommissionen men även från andra organ<sup>4</sup>, genom informationsutbyte och bästa praxis.

Det har nu etablerats en europeisk assistanskultur för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Samtliga aktörer är medvetna om denna problematik och vidtar konkreta åtgärder.

Trots dessa positiva aspekter har emellertid kommissionen kunnat konstatera att det finns brister.

### 2.2. Problem

Återkopplingen och de olika studier som har genomförts av såväl kommissionen som andra organisationer<sup>5</sup> visar att det förekommer problem med tillämpningen av förordningen som kan försvaga dess potential.

---

<sup>3</sup> Samt de länder utanför EU som tillämpar det europeiska regelverket.

<sup>4</sup> T.ex. underkommittén till Europeiska konferensen för civil luftfart, som har till syfte att underlätta för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

<sup>5</sup> CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK, mars 2010; ECAC:s underkommitté som har till syfte att underlätta för

Statistiken visar visserligen att i det stora flertalet fall får personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet den assistans som de har rätt till och att endast en minoritet av fallen råkar ut för problem. Men tillämpningen av förordningen bör ändå förbättras fortlöpande.

### *2.2.1. Problem som rör flygplatsernas åtaganden*

Ledningsenheterna på flygplatserna ansvarar för en stor del av assistansen till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet<sup>6</sup>. De bär ansvaret för passagerarens hela väg genom flygplatsens infrastruktur fram till kabinstolen liksom för bagagehanteringen.

#### **a) Det förekommer ibland brister när det gäller kvaliteten på servicen och hur den anpassas till de individuella behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.**

De assistanstjänster som erbjuds verkar hålla ojämn kvalitet och ibland vara dåligt anpassade till passagerarnas specifika behov, bland annat när det gäller personer i denna kategori som har helt eller nästan helt nedsatt rörlighet. Personalen har heller inte alltid tillräcklig utbildning.

**b) Informationen till passagerarna behöver förbättras.** Informationen till passagerarna bedöms ofta vara otillräcklig eller svårtillgänglig. Denna aspekt, som är så viktig för en god tillämpning av förordningen, är en av de stora bristerna i genomförandet.

#### **c) Hantering av hjälpmedel**

Hantering av hjälpmedel är också ett bekymmer. Ofta rör det sig om känslig och dyrbar utrustning, som är mycket viktig för passageraren.

### *2.2.2. Problem som rör lufttrafikföretagens åtaganden*

#### **a) Begränsningar för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet att genomföra reservation eller ombordstigning av säkerhetsskäl**

Både studierna och klagomålshanteringens visar att det främsta problemet för lufttrafikföretagen när det gäller förordningens tillämpning består i att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet nekas reservation eller ombordstigning av säkerhetsskäl.

Denna problematik gäller även situationer där lufttrafikföretagen kräver att personer i denna kategori ska ha en ledsagare som kan hjälpa till under flygningen och att denna person samtidigt ska betala fullt pris för sin biljett.

Enligt artikel 4.1 i förordningen får lufttrafikföretagen göra undantag från principen om icke-diskriminering och vägra att godkänna en platsreservation från eller neka ombordstigning för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet för att uppfylla säkerhetskrav som har fastställts i internationell lagstiftning, gemenskapslagstiftning eller

---

personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet; svaren från det offentliga samråd om flygpassagerarnas rättigheter som kommissionen genomförde under det första halvåret 2010.

<sup>6</sup> Bilaga I till förordning (EG) nr 1107/2006.

nationell lagstiftning eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställts av den myndighet som utfärdade drifttillståndet för lufttrafikföretaget. Det rör sig alltså om ett strikt avgränsat undantag<sup>7</sup>.

Det förefaller råda viss förvirring om definitionen av de säkerhetskriterier som kan berättiga till undantag från principen om icke-diskriminering. Eftersom det är nödvändigt att kunna följa säkerhetsanvisningarna<sup>8</sup> vid tryckfall, turbulens, en plötslig manöver eller olycka, skulle det i och för sig i vissa fall kunna vara motiverat att neka ombordstigning eller behöva begränsa antalet personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ombord alternativt kräva en ledsagare.

I dag är säkerhetsbestämmelserna inte särskilt harmoniserade på EU-nivå när det gäller transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Tillämpningen av dessa bestämmelser faller dessutom ofta under de nationella myndigheternas behörighet. Varje lufttrafikföretag föreslår regler utifrån sina egna riskbedömningar och dessa regler godkänns sedan av den behöriga myndigheten.

Det ska tilläggas att vissa lufttrafikföretag har en tendens att blanda samman de krav som gäller flygningens säkerhet och frågor som endast gäller komforten för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (att kunna äta, använda toaletterna osv.). Nekad ombordstigning av säkerhetsskäl bör därför strikt begränsas till flygningens säkerhet.

Att harmonisera säkerhetsbestämmelser är en komplicerad uppgift som kräver samarbete mellan de behöriga nationella myndigheterna. Men kommissionen anser att det redan nu är möjligt att fastställa följande enkla principer för vilka undantag som ska gälla enligt artikel 4.1 a och 4.2:

- Varje undantag som åberopas på basis av ett säkerhetsproblem för att motivera nekad reservation eller transport eller krav på ledsagare ska grundas på en eller flera rättsligt bindande bestämmelser<sup>9</sup> om flygsäkerhet och inte enbart på enkla rekommendationer eller på lufttrafikföretagets kommersiella policy.
- Vid nekad transport ska passageraren informeras om de exakta skälen till detta och det ska också anges vilken bindande rättsliga bestämmelse som detta nekande grundar sig på.
- De nationella myndigheterna ska exakt fastställa vilka säkerhetskrav som gäller för att neka transport och offentliggöra detta för att skapa bättre förståelse och uppnå en successiv harmonisering av praxis.

De skäl som skulle kunna motivera till nekad transport bör vara strikt och direkt kopplade till flygningens säkerhet utifrån följande principer:

---

<sup>7</sup> Artikel 4.1 i förordningen.

<sup>8</sup> Vad det i grund och botten handlar om är att kunna sätta på sig och använda säkerhetsbälte, syrgasmask och räddningsväst och snabbt ta sig ut från flygplanet via de utgångar som kabinpersonalen anvisar.

<sup>9</sup> För EU:s del återfinns de bindande bestämmelserna i EU-OPS (*Operational Standards*) (förordning (EEG) nr 3922/1991, 31.12.1991). I denna förordning beskrivs tekniska krav och administrativa förfaranden som är tillämpliga för kommersiell lufttransport, däribland säkerhetsbestämmelser för transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (se t.ex. OPS 1.260, s. 34 eller tillägg 1 till OPS 1.1045, punkt 8.2.2.). Det kan också handla om nationella bestämmelser: t.ex. för Storbritannien: *Code of practice*, s 38; för Tyskland: LBA, *Circulars* s. 36; för Belgien: *Circulaire n° CIR/OPS-04* från december 2006 som har offentliggjorts av DGTA, Centre communication Nord.

- Oförmåga att förstå besättningens säkerhetsanvisningar, att på egen hand vidta säkerhetsåtgärder (att spänna fast och lossa säkerhetsbältet, att ta fram och spänna fast syrgasmasken eller räddningsvästen), att vara delaktig i sin egen evakuering, om än i begränsad omfattning, att på egen hand utföra nödvändig omvårdnad eller medicinsk behandling som krävs under flygningen.
- Begränsningen av antalet personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet på en flygning, anpassat till flygplanets egenskaper, får inte heller understiga antalet kompetenta passagerare<sup>10</sup> som kan assistera dessa personer vid en brådskande evakuering<sup>11</sup>. På grundval av detta uppskattar vissa myndigheter att denna begränsning ska vara hälften av antalet kompetenta passagerare som finns med på en viss flygning.

**b) Frågor som rör assistansen ombord.** Det förefaller också vara problem med tillämpningen när det gäller assistansen under flygningen, bland annat lufttrafikföretagens åtaganden att ledsaga passageraren till toaletten. Detta åtagande fastställs klart och tydligt i bilaga II till förordningen och lufttrafikföretagen ska göra allt som står i deras makt för att uppfylla detta, samtidigt som de tar hänsyn till säkerhetsbestämmelserna. Till detta hör också att anpassa utrustningen och utbildningen av personalen ombord.

**c) Problem med hjälpmedel.** Definitionen av de hjälpmedel som ska transporteras utan kostnad har gett upphov till olika tolkningar. Vissa passagerare har varit med om att de har nekats rätten att kostnadsfritt transportera vissa hjälpmedel med motiveringen att dessa inte var direkt nödvändiga för den resa som begäran om assistans gällde.

Rätten att resa, så som det återges i första skälet i förordningen (principerna om icke-diskriminering och likabehandling), får inte begränsas till den fysiska handlingen att bli transporterad utan måste också inbegripa själva syftet med resan. För denna kategori av passagerare innebär det att ha tillgång till de hjälpmedel och den medicinska utrustning som de behöver för sin verksamhet, även efter flygningen.

**d) Problem med informationen till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.** Slutligen verkar det som om personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet fortfarande ofta inte får tillräcklig information om sina rättigheter, varken i samband med reservationen eller vid en eventuell nekad ombordstigning.

Såsom förordningen är formulerad och uppbyggd ska därför personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet informeras om sina rättigheter och dessa undantag innan de begär reservation för att de ska kunna fatta ett helt informerat beslut om reservation och begäran om assistans.

### 2.2.3. *Problem som rör åtaganden för de nationella myndigheter som ansvarar för förordningens tillämpning*

Problem har förekommit när det gäller en enhetlig tolkning av förordningen, liksom i fråga om hantering av passagerarnas klagomål samt antagande och tillämpning av sanktionsåtgärder.

<sup>10</sup> Med kompetent passagerare avses enligt ICAO (*dok 7192 utbildningsmanual del E-1*) personer som har valts ut av medlemmar i besättningen i syfte att assistera vid nödsituationer, t.ex. genom att öppna dörrar eller hjälpa andra passagerare att komma ut från flygplanet.

<sup>11</sup> Jfr JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44.

Vad gäller en enhetlig tolkning av förordningen har kommissionen sedan 2006 sett till att det har anordnats möten mellan de behöriga nationella myndigheterna, där man har diskuterat eventuella tolkningsskillnader. Protokollen från dessa möten offentliggörs på webbplatsen för generaldirektoratet för transport och rörlighet.

Det förekommer stora skillnader mellan medlemsstaterna: vissa myndigheter verkar vara mycket aktiva, såväl när det gäller att informera allmänheten om deras rättigheter som att övervaka tillämpningen av förordningen ute på fältet och att lämna anvisningar för hur klagomål ska hanteras. Andra har endast en reaktiv funktion.

Ett annat problem är att deras åtgärder inte är tillräckligt harmoniserade: lufttrafikföretag har kunnat konstatera att rättsakten tolkas på olika sätt i olika medlemsstater.

Sanktionssystemen har utformats på vitt skilda sätt: vissa är av administrativ karaktär, medan andra är av rättslig eller straffrättslig karaktär.

Tidsfristerna för klagomålshandlingen varierar stort: från några veckor till sex månader. Detta inverkar negativt på hela systemets effektivitet. Detaljnivån och effektiviteten i de nationella tillsynsorganens beslut samt deras praktiska konsekvenser för passagerarna varierar också i hög grad mellan medlemsstaterna.

#### 2.2.4. *Andra problem som har framkommit*

##### 2.2.4.1. Oenighet om belopp samt beräknings- och avgiftsvillkor

I vissa medlemsstater har det uppstått oenighet mellan lufttrafikföretag och flygplatser om belopp och beräkningsvillkor för den särskilda avgift som föreskrivs i artikel 8 i förordningen.

Det har konstaterats vara signifikanta skillnader mellan olika flygplatser när det gäller avgiftsbeloppet, utan att det alltid verkar finnas något klart skäl till detta.

##### 2.2.4.2. Problem att tolka vissa viktiga definitioner

Det har visat sig vara problem med att tolka vissa definitioner i förordningen. Till och med när det gäller definitionen av personer med nedsatt rörlighet har man undrat om detta ska omfatta gravida kvinnor, överviktiga eller barn i låg ålder. När det råder en sådan osäkerhet är det visserligen inte alltid möjligt att komma med allmängiltiga, exakta och enkla svar, men man bör ändå se till att införa allmänna tolkningsprinciper: i det här fallet tillämpas förordningen inte enbart på funktionshindrade personer och skyddet utökas till personer som har nedsatt rörlighet på grund av sin ålder eller annat funktionshinder<sup>12</sup>.

Eftersom det inte finns några uttryckliga undantag är det inte heller möjligt att undanta situationer som inbegriper barn i en sådan ålder att deras självständighet skulle begränsas under en flygresa från förordningens tillämpningsområde. En vuxen person som reser på egen hand med flera småbarn skulle därför med all rätt kunna begära assistans anpassat till de faktiska omständigheterna för resan.

En situation där övervikt skulle leda till betydligt minskad rörlighet för en passagerare kan inte heller a priori uteslutas från förordningens tillämpningsområde.

---

<sup>12</sup> Artikel 2 a i förordningen.



Dessa exempel visar hur viktigt det är att resonera från fall till fall och samtidigt tänka på rättsaktens allmänna syfte: att bekämpa diskriminering. Lufttrafikföretagen bör inte vara rädda för ett vidsträckt tillämpningsområde av definitionerna i den mån som de genom proportionalitetsprincipen skyddas mot missbruk i fråga om assistans med det avsedda syftet, nämligen att passageraren kan ta den flygning som platsreservationen avser<sup>13</sup>.

#### 2.2.4.3. Transport och tillhandahållande av medicinsk syrgas

De olika lufttrafikföretagen har väldigt olika regler för transport och tillhandahållande av medicinsk syrgas och detta leder till osäkerhet och stort missnöje hos de berörda passagerarna.

Enligt förordningens nuvarande lydelse är det inte tillåtet att tvinga fram en lösning, men frågan om användning av medicinsk syrgas ombord kräver en snabb lösning eftersom den nuvarande situationen inte är tillfredsställande: som det nu är utesluts antingen passagerare som har ett vitalt behov av syrgas från lufttransporter eller också råder det osäkerhet om vilka transportvillkor och kostnader som gäller.

Transport och användning av medicinsk syrgas är något som bör harmoniseras inom EU med hänsyn till passagerarnas rättigheter, luftsäkerhetsbestämmelserna och lufttrafikföretagens krav.

Eftersom denna syrgas anses vara medicinsk utrustning och därför transporteras kostnadsfritt enligt förordningen<sup>14</sup>, omfattas den också av lagstiftningen om farligt gods och vissa lufttrafikföretag tillåter den därför inte ombord, utan föredrar att tillhandahålla sin egen syrgas. I samband med detta tillämpar lufttrafikföretagen olika avgiftspolicyer för det som de ser som tillhandahållandet av en tjänst, som kan vara alltifrån gratis till belagd med en avgift, som ibland kan vara hög.

Kommissionen har vid flera tillfällen kommit in på den här frågan i sina svar på parlamentsfrågor och framställningar för att konstatera och beklaga de motstridiga situationer som detta ger upphov till<sup>15</sup>.

#### 2.2.4.4. Den allmänna informationen till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Kommissionen håller nu på att utveckla en omfattande insats för att informera allmänheten om dess rättigheter. Detta ska ske genom kommissionens webbplats och återkommande medieinslag. Den 29 juni förra året drog kommissionen också i gång en omfattande informationskampanj ("*Dina passagerarrättigheter nära till hands*") på EU-nivå som kommer att pågå under två år<sup>16</sup>.

Denna kampanj har till syfte att upplysa medborgarna om deras rättigheter och uppmuntra dem att utnyttja dem. I samband med detta ska man bl.a. dela ut informationsbroschyrer, sätta

---

<sup>13</sup> Artikel 7 i förordningen.

<sup>14</sup> Bilaga II andra stycket.

<sup>15</sup> Se t.ex. svaret av den 25 mars 2010 på framställning nr 1438/2009 som lades fram av David Buckle och kommissionens svar av den 25 mars 2010 samt svaren på de skriftliga frågorna E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 och E-2962/10.

<sup>16</sup> Jfr [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)

upp affischer på platser där resenärer rör sig, sjösätta en webbsajt om passagerarrättigheter<sup>17</sup> och komma med olika inslag i press och audiovisuella medier.

Dessa åtgärder bör spridas av alla berörda parter, framför allt de nationella myndigheterna i alla medlemsstater. Kommissionen kommer att uppmuntra till lokala informationsinsatser så nära allmänheten som möjligt.

#### 2.2.4.5. En mer välfungerande förhandsanmälan

Systemet med förhandsanmälan är i dag bristfälligt och inte särskilt effektivt: man kommer därför att undersöka vilka tekniska och rättsliga möjligheter det finns att förbättra situationen.

Något som är avgörande för att höja nivån av förhandsanmälningar, som nu ligger kring 40 procent, att gå ut med systematisk information till passagerarna om vilken assistans de kan få och hur viktigt det är att de anmäler sina assistansbehov i förväg.

Denna information bör vara tydlig och ges i ett så tidigt skede som möjligt, redan när resan förbereds och reserveras. Detta uppnås genom att man utbildar sektorns aktörer som ska upplysa passagerarna om deras rättigheter och åtaganden enligt förordningen. En förklaring om detta skulle systematiskt kunna läggas in på beställningssedlar och/eller fakturor.

Utifrån denna sammanställning av hur förordning (EG) nr 1107/2006 fungerar, med sina fördelar och brister, lägger vi här i denna rapport också fram några förslag till hur tillämpningen skulle kunna förbättras.

### 3. SLUTSATSER OCH FÖRSLAG INFÖR FRAMTIDEN

Tillämpningen av förordningen är i stort sett tillfredsställande och blir också allt bättre, trots att det förekommer en del betydande skillnader mellan olika operatörer och medlemsstater och trots att allmänheten fortfarande inte känner till rättsakten i tillräcklig utsträckning.

Även om kravet på att tillhandahålla assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet numera är allmänt känt inom EU, har vi ännu inte kommit så långt att vi har en effektiv och harmoniserad tillämpning, vilket skulle vara ett konkret tecken på att vi här har uppnått ett verkligt gemensamt område.

Det krävs därför fortfarande en del insatser: tanken med de olika förslagsområdena till förbättringar, som ska utvecklas i aktivt samarbete med alla berörda parter (internationella organisationer, särskilt Europeiska konferensen för civil luftfart, nationella myndigheter, organisationer som företräder personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, flygplatser, lufttrafikföretag, underleverantörsföretag osv.) är att de ska göra det möjligt att uppnå detta mål.

Den första bedömningen av hur förordningen tillämpas är i stort sett positiv och gör att det i det här skedet inte är nödvändigt med någon översyn av lagstiftningen. Det var inte så länge sedan den rättsliga ramen infördes och den förefaller vara tillräckligt flexibel för att integrera de förbättringar som krävs, utan att det skulle behöva genomföras en lagstiftningsprocess i det här skedet.

---

<sup>17</sup> Jfr <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/sv/index.html>

I egenskap av samordnings- och tillsynsinstans önskar kommissionen därför föreslå flera förbättringsområden inom ramen för det nuvarande regelverket.

#### **Första området:** Enhetlig tolkning av förordningen

- Kommissionen föreslår att nätverket med nationella tillsynsorgan ska få formell status i form av en expertgrupp bestående av dessa nationella tillsynsmyndigheter.
- Inom denna grupp ska kommissionen behandla riktlinjer för hur förordningen ska tolkas samt anta dessa riktlinjer i form av ett arbetsdokument. Detta ska leda till att tolkningen av förordningens bestämmelser blir så enhetlig som möjligt.
- Kommissionen ska se till att en särskild insats görs för att få till stånd en gemensam tolkning av de säkerhetskrav som kan motivera till nekad reservation eller ombordstigning. Kommissionen kommer att agera i samarbete med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA).
- Kommissionen ska se till att det upprättas en enhetlig lista som är gemensam för alla medlemsstater, där det anges vilka skäl som kan åberopas för att neka till transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet eller innebära ett åtagande att medföra ledsagare under flygningen.

#### **Andra området:** Förbättringar av den praktiska tillämpningen av lagstiftningen

- I samarbete med de berörda parterna, särskilt konsumentorganisationerna (t.ex. de europeiska konsumentcentrumen), ska kommissionen se till att det alltid finns en ordentlig informationspolicy för allmänheten som berörs av denna förordning, framför allt när det gäller personer som inte själva uppfattar att de har något funktionshinder men som ändå faller under definitionen av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.
- I samarbete med de organisationer som företräder personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet kommer kommissionen att uppmuntra till att det införs utbildningsprogram i syfte att främja en bättre service och eftersträva en effektivare tillämpning av de europeiska bestämmelserna inom det här området.
- Kommissionen kommer att föreslå expertgruppen med nationella tillsynsmyndigheter att anta åtgärder för att uppmuntra till att assistans begärs redan i samband med reservation. Till detta hör också ett system för att utfärda en bekräftelse.

#### **Tredje området:** Stärka de nationella myndigheternas tillsyn och effektivitet när det gäller sanktionssystemet.

- Kommissionen ska tillsammans med gruppen av lagstiftare diskutera möjligheten att införa en gemensam databas för att följa klagomålshanteringen samt de administrativa och rättsliga beslut som rör tillämpningen av förordningen.
- Kommissionen vill också införa en harmoniserad handlingsplan på europeisk nivå. Här skulle man närmare ange vilka åtgärder som de nationella myndigheterna bör åta sig att vidta (regelbundna kontroller av operatörerna, inspektioner ute på fältet osv.).

- Kommissionen kommer att uppmuntra flygbolagen att utse en ansvarig person för tvistlösning som finns på plats och kan fatta direkta beslut för att reglera en tvist med en passagerare.
- Kommissionen ska diskutera med de nationella tillsynsmyndigheterna om det är möjligt att offentliggöra listan över införda sanktioner och de operatörer det gäller i syfte att förstärka sanktionssystemets avskräckande syfte.

**Fjärde området:** Behandla frågan om medicinsk syrgas

Kommissionen kommer att uppmuntra till att det förhandlas fram ett frivilligt åtagande mellan samtliga parter när det gäller frågan om användning av medicinsk syrgas ombord. I avsaknad av ett sådant åtagande kommer kommissionen att överväga om det bör antas en allmän riktlinje, antingen i form av en icke-bindande akt eller också genom att fastställa bindande bestämmelser, om detta anses lämpligt.

I dessa framtida lösningar ska man framför allt ta upp tre huvudaspekter:

- Lufttransportcertifiering för viss utrustning som ska vara tillåten ombord, under förutsättning att de fastställda underhållskriterierna har uppfyllts.
- En enhetstaxa med maxpriser ska fastställas för att tillhandahålla syrgas ombord och denna taxa ska gälla inom hela EU.
- Passagerarna ska få klar och tydlig information om vilka villkor som gäller för tillhandahållande av medicinsk syrgas ombord.