

**EUROPA-KOMMISSIONENS SVAR PÅ DEN EUROPÆISKE REVISIONSRETS
SÆRBERETNING:
"FLYPASSAGERERS RETTIGHEDER UNDER COVID-19-PANDEMIEN:
CENTRALE RETTIGHEDER BLEV IKKE BESKYTTET PÅ TRODS AF
KOMMISSIONENS INDSATS"**

SAMMENFATNING

I. Kommissionen handlede omgående og præsenterede en umiddelbar reaktion, der tog sigte på at afbøde de socioøkonomiske konsekvenser af udbruddet af covid-19. Kommissionens reaktion var centreret omkring en koordineret europæisk reaktion.¹ Dette omfattede målrettet lovgivning med henblik på midlertidigt at begrænse luftfartsselskabernes forpligtelser til at anvende afgang- og/eller ankomsttidspunkter i henhold til EU-retten, en fortolkningsvejledning om passagerrettigheder i forbindelse med covid-19 og midlertidige rammebestemmelser, som giver medlemsstaterne mulighed for at gøre fuldt brug af den fleksibilitet, der er fastsat i statsstøttereglerne, til at støtte økonomien i forbindelse med covid-19-udbruddet.

II. Kommissionen understregede i sin fortolkningsvejledning om passagerrettigheder i forbindelse med covid-19 af 18. marts 2020, at passagerer har ret til at rette oplysninger om deres rettigheder og til at få et klart valg mellem refusion i penge og refusion i form af en voucher i tilfælde af aflysninger.

Kompetencen til at træffe afgørelse om, hvordan udgifterne prioriteres, ligger hos medlemsstaterne. Kommissionen mindede dog medlemsstaterne om, at de i henhold til statsstøttereglerne kan yde støtte til luftfartsselskaber/rejsearrangører, så de kan refundere passagererne.

III. De mange aflysninger under covid-19-pandemien viste betydningen af EU-dækkende regler og en ensartet gennemførelse og håndhævelse heraf. Kommissionen forpligtede sig i sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet² til at overveje muligheder for og fordele ved at gå videre med en multimodal ramme for passagerrettigheder, der er forenklet, mere konsekvent og harmoniseret samt modstandsdygtig over for kriser.

IV. a) Kommissionen finder det yderst vigtigt, at luftfartsselskaberne informerer passagererne korrekt om deres rettigheder, og at de nationale håndhævelsesorganer, som er ansvarlige for håndhævelsen af passagerrettigheder, træffer foranstaltninger, hvis luftfartsselskaberne ikke gør det. Selv om luftfartsselskaberne stod over for et hidtil uset antal aflysninger og dermed en likviditetskriser, mener Kommissionen, at det er afgørende for forbrugernes tillid til transport- og rejsebranchen, at luftfartsselskaberne oplyser dem ordentligt om deres ret til kontant refusion. I maj 2020 vedtog Kommissionen en henstilling, der havde til formål at gøre vouchere til et attraktivt alternativ til kontant refusion til passagerer og pakkerejsende for at lette likviditetskrisen for operatører, og anbefalede også at beskytte disse vouchere mod insolvens.

¹ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_da.

² COM(2020) 789 final.

Det er meget vanskeligt at få et overblik på EU-plan over situationen på stedet på grund af manglende rapporteringsforpligtelser over for Kommissionen. Kommissionen anvendte derfor EU Pilot-dialogproceduren til at modtage oplysninger. Den foreslog også skærpede rapporteringskrav allerede i 2013, men der er endnu ikke opnået enighed i Rådet om at gå videre med forslaget.

b) Siden marts 2020 har Kommissionen vedtaget en række retningslinjer og meddelelser med det formål at støtte medlemsstaternes koordineringsindsats og sikre den frie bevægelighed i Unionen under covid-19-pandemien.

Kompetencen til at træffe afgørelse om, hvordan udgifterne prioriteres, ligger hos medlemsstaterne. Som håndhæver af konkurrencereglerne er det ikke Kommissionens opgave at opfordre medlemsstaterne til at indføre støtteordninger, der letter refusionen til passagerer.

Kommissionen har dog mindet medlemsstaterne om, at de i henhold til statsstøttereglerne kan yde støtte til luftfartsselskaber/rejsearrangører, så de kan refundere passagererne.

Medlemsstaterne ydede ikke statsstøtte til alle luftfartsselskaber og pakkerejsearrangører. Også de, der ikke modtog statsstøtte, begyndte at refundere passagererne som følge af støtteforanstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet af Kommissionen og medlemsstaterne.

c) Webstedet Re-open EU informerer om gældende rejserestriktioner i de enkelte medlemsstater. De vigtigste websteder, der er relevante for passagerrettigheder, er webstedet Dit Europa og webstedet Reaktion på coronavirus, der blev lanceret den 1. marts 2020.

d) Kommissionen er enig i, at den eksisterende retlige ramme skal revideres, som det også er skitseret i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Med hensyn til flypassagerers rettigheder foreslog Kommissionen allerede en revision tilbage i 2013 på grundlag af de hidtidige erfaringer og krisen som følge af askeskyen efter vulkanudbruddet i 2010. Dette er en vigtig udestående sag for Kommissionen, og behovet for at gå videre med den i Rådet gentages over for hvert formandskab for Rådet.

V. Kommissionen accepterer alle anbefalingerne.

INDLEDNING

01. EU's passagerrettigheder er afgørende for, at det indre marked og transportnettene fungerer korrekt, da de beskytter europæiske passagerer under de forskellige faser af en rejse med fly, tog, skibe og busser. Covid-19-pandemien har mindet os om deres relevans.

02. Passagerrettigheder er kernen i EU's transport- og forbrugerpolitik, eller som Revisionsretten anførte i sin beretning for 2018: "EU's flagskibsinitiativ".

03. Forslaget fra 2013 om revision af forordningen³ er en sag, der er under behandling i Kommissionens arbejdsprogram for 2021.

04. EU's passagerrettigheder håndhæves i et forvaltningsmiljø på flere niveauer. Organer og myndigheder på nationalt plan er på denne baggrund involveret i håndhævelsen af rettighederne, mens Kommissionen støtter og overvåger deres foranstaltninger.

³ COM(2013) 130 final af 13. marts 2013.

05. Siden pandemiens begyndelse har Kommissionen bestræbt sig på at fremme samarbejdet og koordineringen mellem medlemsstaterne. Siden marts 2020 har Kommissionen vedtaget en række retningslinjer og meddelelser med det formål at støtte medlemsstaternes koordineringsindsats og sikre den frie bevægelighed i Unionen under covid-19-pandemien.⁴

Der blev vedtaget forskellige foranstaltninger som beskrevet nærmere i tidslinjen for EU's indsats på Kommissionens websted om reaktionen på coronavirus.⁵

Det skal bemærkes, at retten til fri bevægelighed inden for EU ikke er ubetinget og kan begrænses af hensyn til folkesundheden. Dette er fastsat i traktaten (artikel 21 i TEUF) og i den afledte ret (direktiv 2004/38).

Medlemsstaterne kan således indføre foranstaltninger, der begrænser den frie bevægelighed for personer inden for EU, som reaktion på pandemien. De trufne foranstaltninger bør ikke gå ud over, hvad der er strengt nødvendigt (proportionalitet), og bør ikke skelne mellem rejsende på grundlag af deres nationalitet (ikke-forskelsbehandling). Kommissionen overvågede overholdelsen af disse principper og var i tæt kontakt med medlemsstaterne.

06. For at bremse spredningen af virusset nåede EU's ledere 17. marts 2020⁶ til enighed om en koordineret midlertidig begrænsning af ikkevæsentlige rejser til EU, som blev håndhævet indtil 30. juni 2020. Med hensyn til rejserestriktionerne inden for EU blev grænserne gradvist genåbnet fra maj 2020, men der blev fortsat anvendt sundhedsrestriktioner (f.eks. karantæne regler for personer, der rejser fra højrisikoregioner, eller testkrav), og befolkningen blev generelt rådet til ikke at rejse af hensyn til folkesundheden. I juni 2020 vedtog Rådet en henstilling⁷ om de midlertidige restriktioner for ikkevæsentlige rejser til EU og eventuel ophævelse af disse restriktioner. Denne henstilling blev ajourført den 2. februar 2021.

⁴ Se listen i fodnote 3 til betragtning 8 i Rådets henstilling (EU) 2020/1475: Kommissionens retningslinjer for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser (EUT C 86 I af 16.3.2020, s. 1), Kommissionens retningslinjer for udøvelse af arbejdskraftens frie bevægelighed under covid-19-udbruddet (EUT C 102 I af 30.3.2020, s. 12), "fælles europæisk køreplan for ophævelse af covid-19-inddæmningsforanstaltningerne" fra Europa-Kommissionens formand og Det Europæiske Råds formand, Kommissionens vejledning om sundhedspersoners frie bevægelighed og minimumsharmonisering af uddannelse i forbindelse med covid-19-nødforanstaltningerne (EUT C 156 af 8.5.2020, s. 1), Kommissionens meddelelse hen imod en faseinddelt og koordineret tilgang til genoprettelse af den frie bevægelighed og ophævelse af kontrollen ved de indre grænser (EUT C 169 af 15.5.2020, s. 30), Kommissionens meddelelse om den tredje vurdering af anvendelsen af midlertidige restriktioner for ikkevæsentlige rejser til EU (COM(2020) 399 final), Kommissionens retningslinjer for sæsonarbejdere i EU i forbindelse med covid-19-udbruddet (EUT C 235 I af 17.7.2020, s. 1), Kommissionens meddelelse om indførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser (EUT C 96 I af 24.3.2020, s. 1), Kommissionens retningslinjer med henblik på at lette luftfragtoperationer under covid-19-udbruddet (EUT C 100 I af 27.3.2020, s. 1) og Kommissionens retningslinjer for sundhedsbeskyttelse, hjemsendelse og rejsearrangementer til søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe (EUT C 119 af 14.4.2020, s. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_da.

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/da/policies/coronavirus/covid-19-travel-and-transport/>.

⁷ Rådets henstilling (EU) 2020/912 af 30. juni 2020 om de midlertidige restriktioner for ikkevæsentlige rejser til EU og eventuel ophævelse af disse restriktioner; EUT L 208 af 1.7.2020, s. 1.

07. Kommissionen fremlagde i oktober 2020 en række yderligere foranstaltninger, der skulle bidrage til at begrænse spredningen af coronavirus, redde liv og styrke det indre markeds modstandsdygtighed. Foranstaltningerne omfattede EU's digitale kontaktopsporingsformular (formular til lokalisering af passagerer) for at hjælpe medlemsstaterne med at foretage risikovurderinger af ankomster og muliggøre kontaktopsporing⁸. I hele perioden var Kommissionen i kontakt med medlemsstaterne for at overvåge situationen og koordinere rejserestriktionerne, navnlig gennem et netværk af nationale kontaktpunkter.

13. Første led — Kommissionen påpeger, at det primært er transportselskaberne, som er forpligtede til at oplyse passagererne i tilfælde af forstyrrelser. Kommissionen vil i den forbindelse gerne understrege, at de nationale håndhævelsesorganer regelmæssigt skal føre tilsyn med, at transportselskaberne overholder reglerne.

Kommissionen gennemfører imidlertid regelmæssigt Eurobarometer-undersøgelser om borgernes bevidsthed om passagerrettigheder (de seneste blev foretaget i 2019), som bekræfter, at offentlighedens bevidsthed om disse rettigheder bør forbedres yderligere, og den bidrager til dette gennem sit websted "Dit Europa", de oplysninger, der gives via Europe Direct-kontaktcentre (EDCC), dens støtte til Det Europæiske Netværk af Forbrugercentre (ECC-Net) og dens kampagner om passagerrettigheder⁹.

Andet led — Kommissionen er enig i, at sikring af forordningernes håndhævelse bør have en høj prioritet. Det fremgår af den gældende lovgivning, at medlemsstaterne selv skal etablere deres nationale håndhævelsesorganer og indføre sanktioner, som er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, i tilfælde af at forordningerne om passagerrettigheder overtrædes.

De nationale håndhævelsesorganers håndhævelse af forordningerne varierer alt efter de beføjelser, de er tildelt under national lovgivning (bindende afgørelser, effektive sanktioner, behandling af individuelle klager).

Tredje led — Kommissionen mener, at dens nuværende rolle er at holde øje med, at de gældende regler for passagerrettigheder gennemføres korrekt.

Kommissionen har ikke beføjelse til at koordinere gennemførelsen af reglerne om passagerrettigheder på medlemsstatsniveau.

BEMÆRKNINGER

20. Kommissionen mener, at det er meget vigtigt, at passagererne og de rejsende er bevidste om deres rettigheder. Det er grunden til, at den regelmæssigt anmoder om Eurobarometerundersøgelser af dette emne.

Kommissionen er klar over, at offentlighedens bevidsthed om disse rettigheder bør forbedres yderligere.

Se også Kommissionens svar på punkt 13, første led.

21. Kommissionen påpeger, at det primært er transportselskaberne, som er forpligtede til at oplyse passagererne i tilfælde af forstyrrelser. De nationale håndhævelsesorganer skal

⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/da/ip_20_1986.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/campaign_en.

regelmæssigt føre tilsyn med, at transportselskaberne overholder reglerne. Kommissionen har givet praktiske oplysninger til alle borgere, f.eks. på webstedet "Dit Europa", gennem sin oplysningskampagne om passagerrettigheder og via Europe Direct-kontaktcentre.

23. Kommissionen tilføjer, at pakkerejsende i henhold til direktivet om pakkerejser skal modtage refusion, hvis de ophæver aftalen om pakkerejsen på grund af uundgåelige og ekstraordinære omstændigheder (artikel 12, stk. 2, i direktivet om pakkerejser). I andre tilfælde kan de være berettiget til en delvis refusion (se artikel 12, stk. 1, i direktivet om pakkerejser).

27. Kommissionen traf foranstaltninger i alle disse sager, og som følge heraf forlængede eller ændrede nogle medlemsstater ikke deres midlertidige foranstaltninger. I de resterende sager indledte Kommissionen traktatbrudsprocedurer.

Se også Revisionsrettens bemærkninger i punkt 65.

32. Medlemsstaterne ydede ikke statsstøtte til alle luftfartsselskaber og pakkerejsearrangører. Også de, der ikke modtog statsstøtte, begyndte at refundere passagererne som følge af støtteforanstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet af Kommissionen og medlemsstaterne.

33. Kommissionens fælles svar på punkt 33-36 og tekstboks 6:

Med hensyn til forordning (EF) nr. 261/2004 foreslog Kommissionen i 2013 at præcisere alle relevante parter rettigheder og forpligtelser, hvis formidlere er involveret.

Med hensyn til pakkerejser, som ikke er direkte sammenlignelige, vil Kommissionen vurdere, hvordan en mere retfærdig fordeling af byrden mellem de økonomiske aktører i værdikæden kan bidrage til en bedre forbrugerbeskyttelse¹⁰.

Håndhævelsen, når formidlere er involveret, er også en del af den igangværende EU-Pilot-dialog med alle medlemsstater. Kommissionen og CPC-netværket har iværksat en koordineret undersøgelse af luftfartsselskabernes nuværende praksis for aflysning af flyafgange, hvor dette spørgsmål også tages op.

38. Kommissionen påpeger, at henstillingen om vouchere ikke kun indeholdt forslag om visse karakteristika for vouchere, f.eks. beskyttelse i tilfælde af konkurs eller insolvens, for at gøre dem mere attraktive for passagerer og pakkerejsende. Den understregede også, at medlemsstaterne og arrangørerne — ud over statsstøtteaspekterne — bør tilskyndes til at overveje anvendelsen af de EU-ordninger, der er til rådighed til at støtte virksomhedernes aktivitets- og likviditetsbehov.

Henstillingen om vouchere havde en virkning på medlemsstaterne, og de fleste af dem besluttede på det tidspunkt at overvåge de enkelte luftfartsselskabers og pakkerejsearrangørers korrekte gennemførelse af de eksisterende regler mere nøje.

39. Første led — Med hensyn til flypassagerers rettigheder og pakkerejser ændrede Grækenland f.eks. sin nationale lovgivning, efter at overtrædelsesproceduren var blevet indledt: Reglerne om gyldighedsperioden på 18 måneder for vouchere finder ikke længere anvendelse på krav, der opstår som følge af aflysninger af flyvninger pr. 1. september 2020.

¹⁰ Se COM (2013) 130 final (ny artikel 14, stk. 6 og 7) og COM (2021) 90 final, s. 21.

Se Revisionsrettens bemærkninger i punkt 65.

41. Tredje led — Kommissionen foreslog i 2013 at indføre rapporteringskrav for nationale håndhævelsesorganer.

44. Det er medlemsstaternes ansvar at fastsætte deres udgiftsprioriteringer og at beslutte, til hvilke formål de ønsker at yde støtte.

Kommissionens rolle som konkurrencemyndighed er at undersøge, om en sådan statsstøtte kan erklæres forenelig på grundlag af en af de i traktaten fastsatte grunde.

Som håndhæver af konkurrencereglerne er det ikke Kommissionens opgave at opfordre medlemsstaterne til at sammenkoble statsstøtte og refusion til passagerer.

Kommissionen bemærkede imidlertid i sin henstilling (EU) 2020/648 af 13. maj 2020, at medlemsstaterne kan yde støtte for at lette refusionen til passagerer og rejsende.

48. Kommissionens fælles svar på punkt 48 og 54:

For at bidrage til at afbøde pandemiens virkninger har Europa-Kommissionen ikke blot fremsat forslag om vedtagelse af ad hoc-statsstøtteregler i marts 2020, men også forslag om målrettet lovgivning med henblik på midlertidigt at fritage luftfartsselskaberne fra deres forpligtelser til at anvende afgang- og/eller ankomsttidspunkter i henhold til EU-retten. Desuden vedtog den i maj 2020 regler om ændring af forordningen om lufttrafiktjenester for midlertidigt at lette det økonomiske pres på luftfartsselskaberne og give de luftfartsselskaber, der er i midlertidige økonomiske vanskeligheder, mulighed for at beholde deres driftslicens.

58. De nævnte statsstøttebeløb svarer til den støtte, der er ydet af medlemsstaterne og godkendt af Kommissionen, og ikke nødvendigvis til de faktisk udbetalte beløb.

63. Webstedet Re-open EU informerer om gældende rejserestriktioner i de enkelte medlemsstater. De vigtigste websteder, der er relevante for passagerrettigheder, er webstedet Dit Europa og webstedet Reaktion på coronavirus, der blev lanceret den 1. marts 2020.

66. Tredje led — Kommissionens tiltag omfattede også forslag til henstillinger fra Rådet eller lovgivningsforslag (f.eks. til Rådets henstilling (EU) 2020/1475 af 13. oktober 2020 om en koordineret tilgang til restriktioner for den frie bevægelighed som reaktion på covid-19-pandemien, til EU's digitale kontaktopsporingsformular og til at indføre et "digitalt grønt certifikat" i en forordning) og mange andre foranstaltninger, der er opført på Kommissionens websted om reaktionen på coronavirus¹¹.

67. Første led — Kommissionen foreslog allerede i 2013 regler for at være bedre forberedt på en større krise for flypassagerers rettigheder (obligatoriske beredskabsplaner, styrkede håndhævelsesregler og klarere klagebehandling). De er nu blevet suppleret med tiltag nr. 58¹² i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, der planlægges gennemført i fjerde kvartal af 2021.

¹¹ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_da.

¹² "Udarbejde kriseberedskabsplaner for transportsektoren, herunder sundhedssikkerhedsforanstaltninger og operationelle foranstaltninger, og fastlægge væsentlige transporttjenester".

70. Kommissionen mener, at medlemsstaternes bidrag til deres nationale foranstaltninger er af afgørende betydning, og anmoder medlemsstaterne om regelmæssigt at ajourføre deres oplysninger for at holde passagerer og rejsende velinformede.

71. Første led — Håndhævelsen henhører under medlemsstaternes kompetence.

For så vidt angår forordning (EF) nr. 261/2004 skal Kommissionen bistå de nationale håndhævelsesorganer og tilbyde koordinering via møder med de nationale håndhævelsesorganer samt en digital platform (wiki) til udveksling af oplysninger og afklaring af problemer med fortolkningen af reglerne, hvor det er relevant. Kommissionen har også vedtaget en fortolkningsvejledning og offentliggør regelmæssigt et ajourført resumé over den vigtigste retspraksis.

Kommissionen foreslog også bedre håndhævelsesværktøjer i 2013, og lovgivningssagen er under behandling.

Kommissionen mener, at forhandlingerne i Rådet om revisionen af forordning (EF) nr. 261/2004 bør genoptages hurtigst muligt, og den har fremhævet revisionen af flypassagerers rettigheder som en prioriteret sag i sit arbejdsprogram for 2021. Kommissionen gør med hvert formandskab for Rådet opmærksom på, at det haster med at tage denne sag op igen.

Andet led — Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder allerede tiltag vedrørende økonomisk beskyttelse af passagerer: Fair mobilitet betyder også beskyttelse af passagerer og deres rettigheder. De mange aflysninger under covid-19-pandemien viste betydningen af EU-dækkende regler og en ensartet gennemførelse og håndhævelse heraf. EU skal hjælpe passagererne, når transportvirksomhederne går konkurs eller befinder sig i en større likviditetskrise, som det er tilfældet under covid-19-pandemien. Strandede passagerer skal hjemsendes, og deres billetter skal refunderes i tilfælde af aflysninger foretaget af transportselskaber. Kommissionen overvejer mulighederne for og fordelene ved mulige midler, der beskytter passagererne mod sådanne begivenheder, og vil om nødvendigt fremsætte lovgivningsforslag."

Tredje led — Kommissionen minder om, at den har henstillet til medlemsstaterne at sørge for en sådan beskyttelse af vouchere, og den nævnte også de foranstaltninger, der er til rådighed på EU-plan til at støtte medlemsstaterne og virksomhederne med disse bestræbelser (henstilling af 13. maj 2020 om vouchere).

Fjerde led — Kommissionen mener, at der er behov for præciseringer af formidlernes roller, og foreslog tilbage i 2013 nogle regler for at lette håndhævelsen af luftfartspassagerers rettigheder, når formidlere er involveret.

KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

75. De mange aflysninger under covid-19-pandemien viste betydningen af EU-dækkende regler og en ensartet gennemførelse og håndhævelse heraf. Kommissionen forpligtede sig i sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet¹³ til at overveje muligheder for og fordele ved at gå videre med en multimodal ramme for passagerrettigheder, der er forenklet, mere konsekvent og harmoniseret, håndhævet på bedre vis samt modstandsdygtig over for kriser.

¹³ COM(2020) 789 final.

76. Kommissionen mener, at det største problem i forbindelse med covid-19 var luftfartsselskabernes og rejsearrangørernes likviditetskriser på grund af antallet af aflysninger, og at ikke alle luftfartsselskaber informerede passagererne om deres valg mellem en refusion i penge eller i form af en voucher.

Kommissionen mener, at formidlernes rolle i forbindelse med flypassagerers rettigheder bør præciseres. Den vil også vurdere mulighederne for en ordning om finansiel beskyttelse for at beskytte passagerernes betalinger mod sådanne kriser.

Kommissionen mener, at manglen på et retligt krav om, at nationale håndhævelsesorganer skal rapportere til Kommissionen, er hovedårsagen til, at en sådan oversigt ikke er umiddelbart tilgængelig. Kommissionen fremsatte et lovgivningsforslag herom i 2013.

I mellemtiden har Kommissionen anvendt de tilgængelige instrumenter (EU Pilot-dialoger og foranstaltninger i henhold til forordningen om forbrugerbeskyttelsessamarbejde) til at modtage disse oplysninger. Disse processer er igangværende.

Anbefaling 1 — Bedre beskyttelse af og oplysninger om flypassagerers rettigheder

- a) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- b) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- c) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- d) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- e) Kommissionen accepterer anbefalingen.

78. Medlemsstaterne ydede ikke statsstøtte til alle luftfartsselskaber og pakkerejsearrangører. Også de, der ikke modtog statsstøtte, begyndte at refundere passagererne som følge af støtteforanstaltninger og håndhævelsesforanstaltninger, der er truffet af Kommissionen og medlemsstaterne.

Anbefaling 2 — Øget koordinering af nationale foranstaltninger og bedre forbindelse mellem statsstøtte til luftfartsselskaber og refusion til passagerer

- a) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- b) Kommissionen accepterer anbefalingen.

79. Det er primært op til medlemsstaterne og deres nationale håndhævelsesorganer at håndhæve luftfartsselskabernes anvendelse af passagerrettighederne. Kommissionens eneste handlemulighed er at overvåge de nationale håndhævelsesorganers foranstaltninger. Kommissionen foreslog yderligere redskaber til bedre håndhævelse tilbage i 2013. Som meddelt i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet vil Kommissionen desuden revidere rammerne for passagerrettigheder, bl.a. med hensyn til deres modstandsdygtighed over for kriser.

Anbefaling 3 — Forbedrede værktøjer og forbedret lovgivning til beskyttelse af flypassagerers rettigheder

- a) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- b) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- c) Kommissionen accepterer anbefalingen.

Anbefaling 4 — Anvendelse på andre transportformer

Kommissionen accepterer anbefalingen.