

**EUROPEISKA KOMMISSIONENS SVAR PÅ EUROPEISKA REVISIONSRÄTTENS
SÄRSKILDA RAPPORT:
”FLYGPASSAGERARES RÄTTIGHETER UNDER COVID-19-
PANDEMIN:VIKTIGA RÄTTIGHETER HAR INTE SKYDDATS TROTS
KOMMISSIONENS INSATSER”**

SAMMANFATTNING

I. Kommissionen vidtog och genomförde omedelbara åtgärder för att mildra de socioekonomiska effekterna av covid-19-utbrottet och fokuserade på att ge respons som var samordnad på EU-nivå¹. Detta inbegrep riktad lagstiftning för att tillfälligt lätta på flygbolagens skyldigheter avseende användningen av tilldelade ankomst- och avgångstider enligt EU-lagstiftningen, tolkningsriktlinjer för passagerares rättigheter inom ramen för covid-19 och en tillfällig ram så att medlemsstaterna skulle kunna utnyttja den flexibilitet som föreskrivs i reglerna om statligt stöd fullt ut för att stödja ekonomin i samband med covid-19-utbrottet.

II. Kommissionen betonade i sina tolkningsriktlinjer om resenärers/passagerares rättigheter i samband med covid-19 av den 18 mars 2020 att resenärer och passagerare har rätt att få korrekt information om sina rättigheter och att de ska erbjudas ett tydligt val mellan återbetalning i pengar och ersättning genom värdebevis vid inställda resor.

Medlemsstaterna beslutar själva om sina utgiftsprioriteringar. Kommissionen påminde medlemsstaterna om att de enligt reglerna om statligt stöd kan ge stöd för att göra det möjligt för flygbolag/researrangörer att återbetala passagerare.

III. De massinställda avgångarna under covid-19-pandemin visade hur viktigt det är med EU-omfattande regler och att dessa genomförs och tillämpas på ett enhetligt sätt. Kommissionen åtog sig i sin strategi för hållbar och smart mobilitet² att överväga alternativ för och fördelar med att gå längre med en multimodal ram för passagerarrättigheter som är förenklad, mer konsekvent och harmoniserad samt kristålig.

IV. a) Kommissionen anser att det är mycket viktigt att flygbolagen ger passagerarna korrekt information om deras rättigheter och att nationella tillsynsorgan, som ansvarar för att genomdriva passagerarnas rättigheter, vidtar åtgärder om flygbolagen inte gör det. Även om flygbolagen stod inför ett aldrig tidigare skådat antal inställda flygningar och därmed genomgick en likviditetskris, anser kommissionen att det är avgörande för konsumenternas förtroende för transport- och resebranschen att flygbolagen informerar dem om sin rätt till kontantersättning. I maj 2020 antog kommissionen en rekommendation i syfte att göra värdebevis för resor till ett attraktivt alternativ till kontantersättning för passagerare och paketresenärer, för att lindra likviditetskrisen för transportföretag och rekommenderade också att dessa värdebevis skulle skyddas mot insolvens.

Det är mycket svårt att få en överblick på EU-nivå över situationen på plats på grund av att det saknas rapporteringsskyldigheter gentemot kommissionen. Kommissionen använde därför

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

² COM(2020) 789 final.

EU Pilot-dialogen för att få information. Redan 2013 lade kommissionen också fram förslag på effektivare rapporteringskrav, men rådet har ännu inte enats om att gå vidare med detta förslag.

b) Sedan i mars 2020 har kommissionen antagit ett antal riktlinjer och meddelanden i syfte att stödja medlemsstaternas samordningsinsatser och garantera den fria rörligheten inom unionen under covid-19-pandemin.

Medlemsstaterna beslutar själva om sina utgiftsprioriteringar. Det är inte kommissionens uppgift att i egenskap av tillsynsutövare på konkurrensområdet uppmana medlemsstaterna att inrätta stödordningar för att underlätta för passagerares ersättning.

Vad kommissionen har gjort är att påminna medlemsstaterna om att de enligt reglerna om statligt stöd kan bevilja stöd för att göra det möjligt för flygbolag/researrangörer att återbetala passagerare.

Medlemsstaterna beviljade inte statligt stöd till alla flygbolag och paketresearrangörer. De som inte fick statligt stöd började också ersätta passagerare till följd av stödåtgärder och verkställighetsåtgärder som vidtagits av kommissionen och medlemsstaterna.

c) På webbplatsen *Re-open EU* finns information om gällande reserestriktioner i varje medlemsstat. De främsta webbplatserna med relevant information om passagerarrättigheter är *Ditt Europa* och *Coronaviruset – vad gör EU?* som lanserades den 1 mars 2020.

d) Kommissionen håller med om att den befintliga rättsliga ramen måste ses över, vilket också beskrivs i strategin för hållbar och smart mobilitet. När det gäller flygpassagerares rättigheter föreslog kommissionen redan 2013 en översyn på grundval av de erfarenheter som hittills hade samlats in och som erhållits i samband med krisen med det vulkaniska askmolnet under 2010. Detta är en prioriterad pågående akt för kommissionen, som med varje rådsordförandeskap upprepar det brådskande behovet av att gå vidare med den i rådet.

V. Kommissionen godtar alla rekommendationer.

INLEDNING

01. EU:s passagerarrättigheter är nödvändiga för att den inre marknaden och transportnäten ska fungera väl, eftersom de skyddar europeiska passagerare under de olika faserna vid en resa med flyg, järnväg, båt eller buss. Covid-19-pandemin har påmint om deras relevans.

02. Passagerarnas rättigheter står i centrum för EU:s transport- och konsumentpolitik, eller som revisionsrätten uttryckte det i sin rapport för 2018: ”ett flaggskeppsinitiativ för EU”.

03. Förslaget till översyn av förordningen 2013³ är en prioriterad pågående akt inom ramen för kommissionens arbetsprogram för 2021.

04. EU:s passagerarrättigheter upprätthålls i en miljö med flernivåstyre. Detta innebär att organ och myndigheter på nationell nivå sköter verkställigheten av dem, medan kommissionen stöder och övervakar deras åtgärder.

³ COM(2013) 130 final av den 13 mars 2013.

05. Sedan pandemin började har kommissionen försökt främja samarbete och samordning mellan medlemsstaterna. Sedan i mars 2020 har kommissionen antagit ett antal riktlinjer och meddelanden i syfte att stödja medlemsstaternas samordningsinsatser och garantera den fria rörligheten inom unionen under covid-19-pandemin⁴.

Olika åtgärder vidtogs, vilket beskrivs närmare i tidslinjen för åtgärder på kommissionens webbplats om insatser för att hantera coronaviruset⁵.

Det bör noteras att rätten till fri rörlighet inom EU inte är ovillkorlig och kan begränsas av folkhälsoskäl. Detta fastställs i fördraget (artikel 21 i EUF-fördraget) och i sekundärrätten (direktiv 2004/38).

Medlemsstaterna kan därmed införa åtgärder som begränsar den fria rörligheten för personer inom EU för att motverka pandemin. De åtgärder som vidtas bör inte gå utöver vad som är absolut nödvändigt (proportionalitet) och inte göra åtskillnad mellan resenärer på grundval av deras nationalitet (icke-diskriminering). Kommissionen övervakade efterlevnaden av dessa principer och stod i nära kontakt med medlemsstaterna.

06. För att bromsa överföringen av viruset enades EU:s ledare den 17 mars 2020⁶ om en samordnad tillfällig begränsning av icke väsentliga resor till EU som verkställdes till och med den 30 juni 2020. I fråga om restriktioner för resor inom EU öppnades gränserna gradvis igen från och med maj 2020, men sanitära restriktioner fortsatte att tillämpas (t.ex. karantänsregler för personer som reser från högriskområden eller testningskrav) och människor avråddes från att resa av folkhälsoskäl. I juni 2020 antog rådet en rekommendation⁷ om de tillfälliga restriktionerna för icke nödvändiga resor till EU och ett eventuellt avskaffande av dessa restriktioner. Denna rekommendation uppdaterades den 2 februari 2021.

⁴ Se förteckningen i fotnot 3 till skäl 8 i rådets rekommendation (EU) 2020/1475: Kommissionens riktlinjer för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster (EUT C 86 I, 16.3.2020, s. 1.), kommissionens riktlinjer för fri rörlighet för arbetstagare under utbrottet av covid-19 (EUT C 102 I, 30.3.2020, s. 12), En gemensam europeisk färdplan i riktning mot att lätta på åtgärderna mot covid-19 från Europeiska kommissionens ordförande och Europeiska rådets ordförande, kommissionens vägledning om fri rörlighet för hälso- och sjukvårdspersonal och minimiharmonisering av utbildning avseende nödåtgärder i samband med covid-19 (EUT C 156, 8.5.2020, s. 1), kommissionens meddelande Med sikte på ett stegvist och samordnat återställande av den fria rörligheten och avskaffande av kontrollerna vid de inre gränserna (EUT C 169, 15.5.2020, s. 30), meddelande från kommissionen om den tredje bedömningen av tillämpningen av de tillfälliga restriktionerna för icke nödvändiga resor till EU (COM(2020) 399 final), kommissionens riktlinjer om säsongsarbetare i EU i samband med covid-19-pandemin (EUT C 235 I, 17.7.2020, s. 1.), meddelande från kommissionen om genomförandet av gröna körfält enligt riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster (EUT C 96 I, 24.3.2020, s. 1.), kommissionens riktlinjer för att underlätta flygfrakt under utbrottet av covid-19 (EUT C 100 I, 27.3.2020, s. 1.) och kommissionens riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg (EUT C 119, 14.4.2020, s. 1).

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

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

⁷ Rådets rekommendation (EU) 2020/912 av den 30 juni 2020 om de tillfälliga restriktionerna för icke nödvändiga resor till EU och ett eventuellt avskaffande av dessa restriktioner. EUT L 208, 1.7.2020, s. 1.

07. Kommissionen presenterade i oktober 2020 ytterligare en uppsättning åtgärder för att begränsa spridningen av coronaviruset, rädda liv och stärka den inre marknadens motståndskraft. Åtgärderna omfattade ett gemensamt digitalt EU-formulär för lokalisering av passagerare för att hjälpa medlemsstaterna att göra riskbedömningar av ankomster och möjliggöra kontaktspårning⁸. Under hela perioden hade kommissionen kontakt med medlemsstaterna för att övervaka situationen och samordna reserestriktionerna, särskilt genom ett nätverk av nationella kontaktpunkter.

13. Första strecksatsen – Kommissionen påpekar att den huvudsakliga informationsplikten vid störningar ligger hos lufttrafikföretagen själva. I detta sammanhang framhåller kommissionen att de nationella tillsynsorganen regelbundet ska övervaka transportföretagens genomförande av reglerna.

Kommissionen genomför dock regelbundet Eurobarometerundersökningar om medborgarnas medvetenhet om passagerarrättigheter (de senaste gjordes 2019) som bekräftar att allmänhetens medvetenhet bör förbättras ytterligare, och bidrar till att uppnå detta genom sin webbplats Ditt Europa, genom den information som tillhandahålls via informationstjänsten Europa direkt, genom sitt stöd till nätverket av europeiska konsumentcentrum (ECC Net) och sina kampanjer för passagerarrättigheter⁹.

Andra strecksatsen – Kommissionen håller med om att efterlevnaden av bestämmelserna i förordningarna bör behandlas som en prioriterad fråga. Enligt den gällande lagstiftningen är det medlemsstaternas ansvar att inrätta nationella tillsynsorgan och införa effektiva, proportionerliga och avskräckande påföljder vid överträdelser av förordningarna om passagerares rättigheter.

De nationella tillsynsorganens verkställighet varierar beroende på deras behörighet enligt nationell lagstiftning (bindande beslut, effektiva sanktioner, hantering av enskilda klagomål).

Tredje strecksatsen – Kommissionen anser att dess nuvarande roll är att övervaka att det befintliga ramverket för passagerares rättigheter genomförs på ett effektivt sätt.

Kommissionen har inte befogenhet att samordna genomförandet i medlemsstaterna av ramverket för passagerares rättigheter.

IAKTTAGELSER

20. Kommissionen anser att passagerarnas och resenärernas medvetenhet om sina rättigheter är av stor betydelse. Därför beställer kommissionen regelbundet Eurobarometerundersökningar om detta.

Kommissionen är medveten om att allmänhetens medvetenhet bör förbättras ytterligare.

Se även kommissionens svar på punkt 13 första strecksatsen.

21. Kommissionen påpekar att den huvudsakliga informationsplikten vid störningar ligger hos lufttrafikföretagen själva. De nationella tillsynsorganen måste regelbundet övervaka om lufttrafikföretagen efterlever denna skyldighet. Kommissionen har tillhandahållit praktisk

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

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

information till alla medborgare, t.ex. på webbplatsen Ditt Europa, via sin informationskampanj om passagerares rättigheter och via informationstjänsten Europa direkt.

23. Kommissionen tillägger att paketresenärer enligt paketresedirektivet måste ersättas om de säger upp avtalet på grund av oundvikliga och extraordinära omständigheter (artikel 12.2 i paketresedirektivet). I andra fall kan de ha rätt till en partiell återbetalning (se artikel 12.1 i paketresedirektivet).

27. Kommissionen vidtog åtgärder i alla dessa fall och därför förlängde eller ändrade inte vissa medlemsstater sina tillfälliga åtgärder. I övriga fall inledde kommissionen överträdelseförfaranden.

Se även revisionsrättens observationer i punkt 65.

32. Medlemsstaterna beviljade inte statligt stöd till alla flygbolag och paketresearrangörer. De som inte fick statligt stöd började också ersätta passagerare till följd av stödåtgärder och verkställighetsåtgärder som vidtagits av kommissionen och medlemsstaterna.

33. Kommissionens gemensamma svar på punkterna 33 och 36 samt ruta 6:

När det gäller förordning (EG) nr 261/2004 föreslog kommissionen 2013 att alla berörda parter rättigheter och skyldigheter skulle klargöras om mellanhänder var inblandade.

När det gäller paketresor, som inte är direkt jämförbara, kommer kommissionen att bedöma hur en rättvisare fördelning av bördan mellan ekonomiska aktörer längs värdekedjan skulle kunna bidra till ett bättre konsumentskydd¹⁰.

Verkställigheten när mellanhänder är inblandade är också en del av den pågående EU-pilotdialogen med alla medlemsstater. Kommissionen och nätverket för konsumentskyddssamarbete har inlett en samordnad undersökning om flygbolagens nuvarande praxis för inställda resor där denna fråga också tas upp.

38. Kommissionen påpekar att rekommendationen om värdebevis inte bara innehöll förslag på vissa egenskaper för värdebevis, t.ex. insolvensskydd, för att göra dem mer attraktiva för passagerare och paketresenärer. Den underströk också att medlemsstaterna och operatörerna, utöver de aspekter som rör statligt stöd, bör uppmuntras att överväga att använda de unionsordningar som finns tillgängliga för att stödja företagets verksamhet och likviditetsbehov.

Rekommendationen om värdebevis påverkade medlemsstaterna, då de flesta av dem beslutade att mer strikt övervaka enskilda flygbolags och paketorganisatörers korrekta tillämpning av de befintliga reglerna.

39. Första strecksatsen – när det gäller flygpasagerares rättigheter och paketresor ändrade Grekland till exempel sin nationella lagstiftning efter det att överträdelseförfarandet hade inletts: Bestämmelserna om giltighetstiden på 18 månader för värdebevis gäller inte längre för fordringar som härrör från inställda flygningar från och med den 1 september 2020.

Se revisionsrättens observationer i punkt 65.

¹⁰ Se COM(2013) 130 final (nya artiklar 14.6 och 14.7), och COM(2021) 90 final, s. 21.

41. Tredje strecksatsen – Kommissionen har i sitt förslag från 2013 förordat att rapporteringskrav för nationella tillsynsorgan ska införas.

44. Det är medlemsstaternas ansvar att fastställa sina utgiftsprioriteringar och besluta för vilka ändamål de vill ge stöd.

Kommissionens roll som konkurrensmyndighet är att undersöka om sådant statligt stöd kan förklaras förenligt på grundval av något av de skäl som anges i fördraget.

Det är inte kommissionens uppgift som tillsynsutövare på konkurrensområdet att uppmuntra medlemsstaterna att göra en koppling mellan statligt stöd och ersättning till passagerare.

Kommissionen konstaterade dock i sin rekommendation (EU) 2020/648 av den 13 maj 2020 att medlemsstaterna har möjlighet att tillhandahålla stöd för att underlätta ersättningen för passagerare och resenärer.

48. Kommissionens gemensamma svar avseende punkterna 48 och 54:

För att bidra till att mildra effekterna av pandemin lade Europeiska kommissionen inte bara fram antagandet av särskilda regler för statligt stöd i mars 2020, utan har också riktat in sig på lagstiftning för att tillfälligt befria flygbolagen från deras skyldigheter avseende användningen av ankomst- och avgångstider enligt EU-lagstiftningen. I maj 2020 antog kommissionen dessutom regler om ändring av lufttrafikförordningen för att tillfälligt lätta på det finansiella trycket på flygbolag, vilket gjorde det möjligt för flygbolag i tillfälliga ekonomiska svårigheter att behålla sin operativa licens.

58. De statliga stödbelopp som avses motsvarar stöd som beviljats av medlemsstaterna och som godkänts av kommissionen, inte nödvändigtvis de belopp som faktiskt betalats ut.

63. Webbplatsen Re-Open EU tillhandahåller information om gällande reserestriktioner i varje medlemsstat. De främsta webbplatserna med relevant information om passagerarrättigheter är Ditt Europa och Coronaviruset – vad gör EU? som lanserades den 1 mars 2020.

66. Tredje strecksatsen – Kommissionens åtgärder innehöll även förslag till rekommendationer från rådet eller lagstiftningsförslag (t.ex. rådets rekommendation (EU) 2020/1475 av den 13 oktober 2020 om en samordnad strategi för begränsning av den fria rörligheten som svar på covid-19-pandemin, för ett gemensamt digitalt EU-formulär för lokalisering av passagerare, för en förordning om inrättande av ett ”digitalt grönt certifikat”) och många andra åtgärder som förtecknas på kommissionens webbplats Coronaviruset – vad gör EU?¹¹.

67. Första strecksatsen – Kommissionen föreslog redan 2013 att reglerna skulle utformas bättre i förberedelse för en större kris avseende flygpassagerares rättigheter (obligatoriska beredskapsplaner, skärpta verkställighetsregler, tydligare hantering av klagomål). Detta har nu kompletterats med åtgärd 58¹² i strategin för hållbar och smart mobilitet, som planeras för fjärde kvartalet 2021.

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

¹² ”Utarbeta en krisberedskapsplan eller krisberedskapsplaner för transportsektorn, inklusive åtgärder för hälsa och säkerhet och operativa åtgärder, samt fastställa viktiga tjänster”.

70. Kommissionen anser att medlemsstaternas bidrag till deras nationella åtgärder är mycket viktigt och uppmanar medlemsstaterna att regelbundet uppdatera sin information för att hålla passagerare och resenärer väl informerade.

71. Första strecksatsen – Genomförandet är medlemsstaternas behörighet.

När det gäller förordning nr 261/2004 bistår kommissionen de nationella tillsynsorganen och erbjuder samordning via möten med de nationella tillsynsorganen, en digital plattform (Wiki) för att utbyta information och vid behov klargöra problem med tolkningen av reglerna. Kommissionen har också antagit tolkningsriktlinjer och offentliggör regelbundet en uppdaterad sammanfattning av den viktigaste rättspraxisen.

Kommissionen föreslog också bättre verkställighetsverktyg 2013, lagstiftningsakten är en prioriterad pågående akt.

Kommissionen anser att förhandlingarna i rådet om översynen av förordning (EG) nr 261/2004 bör återupptas så snart som möjligt och har framhållit översynen av flygpassagerares rättigheter som en prioriterad pågående akt i sitt arbetsprogram för 2021. Kommissionen tar upp behovet av att föra upp detta ärende på dagordningen med varje ordförandeskap i rådet.

Andra strecksatsen – Kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet innehåller redan åtgärder för ekonomiskt skydd för passagerarna: ”Rättvis mobilitet innebär också skydd för passagerare och deras rättigheter. De massinställda avgångarna under covid-19-pandemin visade hur viktigt det är med EU-omfattande regler och att de genomförs och tillämpas på ett enhetligt sätt. EU måste hjälpa passagerare när transportföretag går i konkurs eller befinner sig i en allvarlig likviditetskris, såsom skedde i samband med covid-19-pandemin. Strandsatta passagerare behöver kunna resa hem och deras biljetter måste återbetalas när transportföretag ställer in avgångar. Kommissionen överväger alternativ och fördelar med möjliga metoder för att skydda passagerare mot sådana händelser och kommer om så är lämpligt att lägga fram lagstiftningsförslag.”

Tredje strecksatsen – Kommissionen påminner om att den har rekommenderat medlemsstaterna att tillhandahålla ett sådant skydd för värdebevis och nämnde även de åtgärder som finns tillgängliga på EU-nivå för att stödja medlemsstater och företag i detta arbete (rekommendation av den 13 maj 2020 om värdebevis).

Fjärde strecksatsen – Kommissionen anser att mellanhändernas roller behöver förtydligas och föreslog redan 2013 vissa regler för att underlätta tillämpningen och verkställandet av flygpassagerares rättigheter när mellanhänder deltar.

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

75. De massinställda avgångarna under covid-19-pandemin visade hur viktigt det är med EU-omfattande regler och att de genomförs och tillämpas på ett enhetligt sätt. Kommissionen åtog sig i sin strategi för hållbar och smart mobilitet¹³ att överväga alternativ och fördelar med att gå längre med en multimodal ram för passagerares rättigheter som är förenklad, mer konsekvent och harmoniserad, bättre genomdriven samt kriställig.

¹³ COM(2020) 789 final.

76. Kommissionen anser att det största problemet i samband med covid-19 var lufttrafikföretagens och researrangörernas likviditetskris på grund av antalet inställda flygningar och att inte alla lufttrafikföretag informerade passagerarna om deras möjlighet att välja mellan en återbetalning i pengar eller genom ett värdebevis.

Kommissionen anser att mellanhändernas roll när det gäller flygpassagerares rättigheter behöver förtydligas. Den kommer också att bedöma alternativ för ett ekonomiskt skyddssystem för att skydda passagerarnas betalningar mot sådana kriser.

Kommissionen anser att frånvaron av ett rättsligt krav som förpliktigar nationella tillsynsorgan att rapportera till kommissionen är den främsta orsaken till att en sådan översikt inte finns tillgänglig. Kommissionen har redan lagt fram ett lagstiftningsförslag i detta avseende 2013.

Under tiden har kommissionen använt de instrument som finns tillgängliga (EU Pilot-dialoger, åtgärder inom ramen för förordningen om konsumentskyddssamarbete) för att ta emot denna information. Dessa processer pågår.

Rekommendation 1 – Förbättrat skydd av och information om flygpassagerares rättigheter

- a) Kommissionen godtar denna rekommendation.
- b) Kommissionen godtar denna rekommendation.
- c) Kommissionen godtar denna rekommendation.
- d) Kommissionen godtar denna rekommendation.
- e) Kommissionen godtar denna rekommendation.

78. Medlemsstaterna beviljade inte statligt stöd till alla flygbolag och paketresearrangörer. De som inte fick statligt stöd började också ersätta passagerare till följd av stödåtgärder och verkställighetsåtgärder som vidtagits av kommissionen och medlemsstaterna.

Rekommendation 2 – Bättre samordning av nationella åtgärder och starkare koppling mellan statligt stöd till flygbolag och passagerares ersättning

- a) Kommissionen godtar denna rekommendation.
- b) Kommissionen godtar denna rekommendation.

79. Det är i första hand medlemsstaterna och deras nationella tillsynsorgan som ska se till att flygbolagen tillämpar passagerarrättigheterna. Kommissionens handlingsutrymme är begränsat till övervakning av de nationella tillsynsorganens åtgärder. Redan 2013 föreslog kommissionen ytterligare verktyg för ett bättre genomdrivande. Dessutom kommer kommissionen, vilket tillkännagavs i strategin för hållbar och smart mobilitet, att se över ramverket för passagerares rättigheter, bland annat när det gäller dess motståndskraft mot kriser.

Rekommendation 3 – Förbättrade verktyg och förbättrad lagstiftning för att skydda flygpassagerares rättigheter

- a) Kommissionen godtar denna rekommendation.
- b) Kommissionen godtar denna rekommendation.

c) Kommissionen godtar denna rekommendation.

Rekommendation 4 – Tillämpning på andra transportsätt

Kommissionen godtar denna rekommendation.