KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 16.2.2005
KOM(2005) 47 endelig

2005/0007 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

(EØS-relevant tekst)

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

1. Det indre marked for flybefordring har sikret europæerne betydelige fordele, bl.a. en bredere vifte af destinationer og luftfartsselskaber og lavere billetpriser. Det har bidraget til at sikre de fleste borgere en uhindret flybefordring og er nu ofte uundværligt for disses aktive deltagelse i det økonomiske og sociale liv. Eksempelvis er flybefordring ofte uundværlig for arbejdet, besøg hos familie og venner og fritid og turisme; og ringe adgang dertil kan lægge en alvorlig dæmper på integreringen af mange borgere til stor skade for samfundet som helhed. Der bør derfor sikres folk, der lider under bevægelseshæmning, samme muligheder for flyrejser som andre, uanset om bevægelseshæmningen skyldes invaliditet, alder eller andre forhold. Bevægelseshæmmede passagerer bør kunne stole på, at deres behov vil blive dækket overalt i Det Europæiske Fællesskab, uanset hvilket flyselskab og hvilken lufthavn de har til hensigt at benytte.

2. Kommissionen har derfor lagt stor vægt på at garantere bevægelseshæmmede personer deres rettigheder. Allerede i 2000 rejste den det generelle spørgsmål i en meddelelse om beskyttelse af flypassagerer[1], gav i 2001 i sin hvidbog om transportpolitikken indtil 2010 oplysning om, at den havde til hensigt at træffe foranstaltninger på området brugeres rettigheder[2], og offentliggjorde i 2002 et høringsdokument om flyselskabernes kontrakter med passagererne, hvori en række operationelle spørgsmål blev drøftet[3]. I dette dokument blev der fastlagt en række mulige forbedringer af passagerernes rettigheder, ligesom interesserede parter blev opfordret til at tilkendegive, hvilke spørgsmål der krævede indgriben fra Den Europæiske Unions side. Efter en tilbundsgående analyse af de mange svar og en høring af interesserede parter nåede Kommissionen til den opfattelse, at beskyttelse af bevægelseshæmmede personer skal prioriteres højest.

3. Det er dog ikke Kommissionens opfattelse, at politikken til fordel for bevægelseshæmmede personer skal begrænses til flybefordring. Den har støttet forskningsprogrammer med henblik på tilpasning af forskellige transportmidler til deres behov, bl.a. hvad angår lavgulvsbusser og adgang til turist- og langtursbusser samt jernbane, og dette har ført eller vil føre til lovinitiativer[4]. Hvad angår jernbaner, er der truffet flere foranstaltninger. For det første udvikles der i øjeblikket på grundlag af direktivet om interoperabilitet i det konventionelle jernbanesystem[5] tekniske specifikationer for interoperabilitet, som omfatter

---

1 Beskyttelse af luftfartspassagerer i Den Europæiske Union - KOM(2000) 365 af 21.6.2000.

2 Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg - KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

3 Flyselskabers kontrakter med passagerer. Høringsdokument af 21.6.2002 fra Generaldirektoratet for Energi og Transport. Høringsdokumentet, svar og et detaljeret resumé af reaktionerne foreligger på internettet, http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads (EFT L 42 af 13.2.2002); Kommissionens beslutning 2002/735/EF om tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) gældende for delsystemet "rullende materiel" i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv 96/48/EF (EFT L 275 af 11.10.2002); Kommissionens beslutning 2002/732/EF af 30. maj 2002 om tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) gældende for delsystemet "infrastruktur" i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv 96/48/EF (EFT L 245 af 12.9.2002).

5 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog - EFT L 110 af 20.4.2001.

adgangsforholdene for bevægelseshæmmede personer med det formål at gøre det muligt for Kommission at vedtage en beslutning i 2005. For det andet vedtog Kommissionen i marts 2004 som bebudet i dens meddelelse om et integreret jernbanesystem[6] et forslag til forordning om rettighederne for passagerer, der benytter internationale tjenester, herunder bevægelseshæmmede personer[7]. Desuden blev der for søtransportens vedkommende ved det ændrede direktiv om sikkerhedsregler og –standarder for passagerskibe indført krav til sikkerheden for bevægelseshæmmede personer[8].

4. Disse initiativer bør ses i sammenhæng med EU's politik til bekæmpelse af forskelsbehandling. I artikel 21 i charteret om grundlæggende rettigheder er der fastsat et generelt princip om, at enhver forskelsbehandling på grund af køn, race, farve, etnisk eller social oprindelse, genetiske anlæg, sprog, religion eller tro, politiske eller andre anskuelser, tilhørsforhold til et nationalt mindretal, formueforhold, fødsel, handicap, alder eller seksuel orientering er forbudt. Desuden gør EF-traktatens artikel 13 det muligt for Fællesskabet at bekæmpe forskelsbehandling på grund af køn, race eller etnisk oprindelse, religion eller tro, handicap, alder eller seksuel orientering på de områder, hvor Fællesskabet har kompetence. Rådet udstedte den 27. november 2000 direktiv 2000/78/EF[9] om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv. Ved direktivet forbydes enhver direkte eller indirekte forskelsbehandling på grund af religion eller tro, handicap, alder eller seksuel orientering[10]. Hvad angår handicap, anerkendes det i direktivet, at undladelse af i rimeligt omfang at foretage tilpasninger på arbejdspladsen kan udgøre forskelsbehandling. I praksis kræver en sådan forpligtelse, at arbejdsgivere træffer positive foranstaltninger til at sikre, at handicappede behandles retfærdigt. Kommission tog initiativ til at gøre 2003 til det europæiske handicapår, og Rådet tilsluttede sig senere dette. For at frembringe resultater efter 2003 og opnå en holdbar og operationel approach for handicapspørgsmål vedtog Kommissionen i oktober 2003 en meddelelse [KOM(2003) 650] om lige muligheder for handicappede: en europæisk handlingsplan. Desuden mener den, at det er nødvendigt at tage kampen op mod negative holdninger, forstærke påpasseligheden, fremme udvekslingen af erfaringer og øge samarbejdet mellem alle involverede parter.

2. HØRINGSRESULTATER

5. Reaktionen på Kommissionens høringsdokument om flyselskabers kontrakter var betydelig. Den modtog ikke mindre end syvogfyrre bidrag fra forskellige interesserede parter, navnlig flyselskaber og sammenslutninger deraf, forbrugerorganisationer, ministerier og offentlige agenturer. Det kunne af høringsprocessen udledes, at der var bred enighed om, at fællesskabsretten bør beskytte de bevægelseshæmmede personers rettigheder. Der var almindelig enighed om, at uberettiget afvisning af befordring på grund af bevægelseshæmning skal forbydes for at forhindre uretfærdig behandling. På den anden side blev det generelt accepteret, at det bør tillades luftfartsselskaberne at afvise befordring af sikkerhedsmæssige

---

6 Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – Mod et integreret europæisk jernbanesystem - KOM(2002) 18 af 23.1.2002.

7 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser - KOM(2004) 143 af 3.3.2004.

8 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/24/EF om ændring af direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe - EUT L 123 af 17.5.2003.

9 EFT L 303 af 2.12.2000, s. 16.

10 Forskelsbehandling på grund af køn og etnisk eller racemæssig oprindelse er omhandlet i andre direktiver.

årsager, hvis dette er velbegrundet og fastsat i lovgivningen med det formål at forhindre misbrug. Der var også almindelig enighed om, at der ikke bør pålægges bevægelseshæmmede passagerer udgifter til den bistand, der er nødvendig for at kunne benytte flybefordring, og at omkostningerne bør spredes over samtlige passagerer.

6. På baggrund af al denne enighed blev den store anstødssten en total uenighed om, hvorvidt lufthavnene eller flyselskaberne bør have ansvaret for bistanden i lufthavnene. Flyselskaberne mente nærmest, at lufthavnene bør yde bistanden før og efter flyvningerne, fordi det henhører under deres kompetence. Denne bistand bør organiseres centralt i hver lufthavn og finansieres via en afgift på hvert flyselskab proportionalt med det antal passagerer, det befordrer til og fra den pågældende lufthavn. Lufthavnene mente, at luftfartsselskaberne bør påtage sig ansvaret, eftersom det er dem, der har kontakt med passagererne og er i besiddelse af oplysninger om bevægelseshæmmede passagerer og disses behov.

7. Drøftelsen har stået på i nogen tid, men spørgsmålet er ikke løst. Selv om flyselskabernes og lufthavnenes frivillige tilsagn[11] omfatter behandling af bevægelseshæmmede personer, besvarer de ikke spørgsmålet om, hvem der bør være ansvarlig for ydelsen af bistand i lufthavnene. Som følge af bevægelighedens betydning for den sociale integration må spørgsmålet ikke lades uløst tilbage og kan kun afklares ved lovgivning, hvorfor Kommissionen har besluttet at fremsætte dette forslag til forordning. To vigtige mål vil derved blive ført ud i livet: for det første forhindring af uretfærdig behandling, dvs. afvisning af befordring på grund af bevægelseshæmning, og for det andet sikring af den bistand - uden vederlag - som bevægelseshæmmede passagerer behøver for at have effektiv mulighed for flybefordring.

8. Kommissionen anerkender den seriøse indsats, som de fleste flyselskaber og lufthavne gør for at opfylde de bevægelseshæmmede personers behov. I den henseende er flybefordringen faktisk noget foran de fleste andre sektorer. Desuden anerkender den det værdifulde arbejde med lettelse af befordringen af bevægelseshæmmede personer, som Den Europæiske Konference for Civil Luftfart gennem årene har udført[12]. Den ønsker imidlertid at sikre, at den bedste praksis følges i samtlige lufthavne i EU og på alle flyvninger, som udgår derfra, og at dette fortsætter på trods af det voksende antal bevægelseshæmmede personer som følge af befolkningens aldring og på trods af det vedholdende pres på flyselskaberne for at få nedbragt omkostningerne af konkurrencemæssige hensyn.

3. FORORDNINGENS ELEMENTER

Bestemmelse om retfærdig behandling

9. Medmindre et flyselskab pålægger de bevægelseshæmmede passagerer de fulde omkostninger ved bistanden, hvilket ville være aldeles uacceptabelt, kan det fristes til at afvise at befordre dem for at spare på udgifterne. Desuden kan det nære betænkeligheder som følge af potentielle sikkerhedsrisici eller uberettigede reaktioner fra andre passagerers side. Uden at antyde, at en sådan praksis er udbredt, er det Kommissionens opfattelse, at

---

[11] Flyselskabers tilsagn om passagerservice og lufthavnes frivillige tilsagn om passagerservice, forelagt til brug for dialogen mellem Den Europæiske Konference for Civil Luftfart og Den Europæiske Union, Lissabon, 10. maj 2001.

[12] Den Europæiske Konference for Civil Luftfart: Dokument 30, Del 1, Lettelse, med vedlagt adfærdskodeks for ground handling af bevægelseshæmmede personer.

passagererne skal have garanti for, at der ikke vil blive nægtet dem befordring som følge af bevægelseshæmning. Et flyselskab eller en rejsearrangør kan tænkes at afvise enten at godtage reservationer fra bevægelseshæmmede personer eller at lade dem gå om bord, når de er i lufthavnen. Kommissionen foreslår derfor, at det i forbindelse med flyvninger fra lufthavne beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, forbydes dem at afvise at godtage reservationer eller lade passagerer gå om bord på grund af bevægelseshæmning. Forbuddet mod at afvise reservation eller ombordstigning gælder også for passagerer, der rejser fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, hvis flyvningen er en del af en rejse, der startede i EU, og det transporterende luftfartsselskab er et EF-luftfartsselskab.

10. Denne garanti kan dog ikke være absolut. Befordring af stærkt bevægelseshæmmede personer eller af et betydeligt antal bevægelseshæmmede personer på samme fly kan stride mod velbegrundede sikkerhedsbestemmelser. Eksempelvis kan det gøre tømningen af et fly i en nødsituation uacceptabelt langsom og vanskelig. I forslaget til forordning bør det derfor gøres muligt for fly- og luftfartsselskaber at afvise befordring af hensyn til fastsatte sikkerhedsbestemmelser. For at forhindre misbrug bør det imidlertid pålægges dem både skriftligt at underrette personer, for hvis vedkommende befordringen er afvist, om årsagerne til afvisningen, og at stille de sikkerhedsbestemmelser, som de anvender ved befordring af bevægelseshæmmede personer, til rådighed for offentligheden.

Bistand i lufthavne: nogle sondringer

11. For at kunne tage fly har bevægelseshæmmede personer måske brug for bistand til at opfylde deres særlige behov. Eksempelvis kan de have brug for bistand til at bevæge sig fra deres ankomstmødested i en lufthavn til deres fly og – efter ankomsten – fra flyet til deres udgangsmødested i lufthavnen. Denne bistand anses ofte for at bestå af tilrådighedsstillelse af en kørestol med en hjælper ved indcheckningsskranken, men dette synspunkt er udtryk for en forenkling, hvor de stærkt forskelligartede behov lades ude af betragtning.

12. For det første sættes der lighedstegn mellem en bevægelseshæmmet og en handicappet, som ikke kan gå og derfor har brug for en kørestol. Skønt dette er sandt for nogle personer, har andre handicap såsom blindhed eller døvhed, som ikke påvirker deres evne til at gå. Deres behov omfatter snarere vejledning, således at de selv kan finde vej, eller vigtig information i en tilgængelig form, f.eks. hvad angår indcheckningsskranke, afgangsgate og boardingtidspunkt. På den anden side har passagerer, der har brug for hjælp til at finde rundt i en lufthavn, ikke nødvendigvis noget handicap. Der er eksempelvis mange ældre, som ikke har brug for bistand i hverdagen, men ikke kan tilbagelægge lange afstande i lufthavnsområderne. De moderne lufthavnes voksende størrelse og tiltagende kompleksitet gør det nødvendigt for folk, der ellers godt kan klare sig selv, at anmode om bistand. Den Europæiske Konference for Civil Luftfart har i forbindelse med sit arbejde med lettelse udarbejdet en definition, som udtrykker denne forskelligartethed, og Kommissionen følger i nærværende forslag denne definition.

13. For det andet begynder bistanden ikke nødvendigvis ved indcheckningsskranken ved afgangen eller afsluttes i bagagehallen ved ankomsten. Nogle bevægelseshæmmede personer kan ankomme på parkeringspladser, busholdepladser eller togstationer og har derefter brug for hjælp til at komme frem til indcheckningsskranken. Tilsvarende kan de have brug for yderligere hjælp, når de bevæger sig fra bagagehallen, hvor de ofte overlades til sig selv, til deres udgangsmødested i lufthavnen. Passagerer, der transiterer fra et fly til et andet, kan have brug for hjælp til at bevæge sig fra en afgangsgate til en anden og måske fra en terminal til en

anden. Desuden kan bevægelseshæmmede personer have brug for yderligere bistand på vejen, eksempelvis med at gennemføre procedurer for indcheckning, sikkerhedsclearing, paskontrol, afhentning af bagage og toldbehandling. Dette betyder ikke, at samtlige bevægelseshæmmede passagerer har brug for denne udvidede service, men blot, at den skal kunne ydes, når det er nødvendigt. Det indebærer heller ikke nødvendigvis, at der skal ydes bistand overalt på en lufthavns område, men blot til og fra de steder, hvor bevægelseshæmmede personer lettest kan anmode derom.

14. For at give bevægelseshæmmede personer reelle muligheder for flybefordring skal bistanden fortolkes bredt. For at sikre, at hele viften altid står til rådighed, bør der i forslaget til forordning fremlægges en standardliste over den service, der skal ydes i lufthavne i EU. Af hensyn til retfærdighed og social inklusion bør der ikke kræves afgift af bevægelseshæmmede personer for denne bistand; omkostningerne bør snarere dækkes af samtlige passagerer. Som nævnt viste høringen, at de interesserede parter støtter dette princip, men flyselskaberne og lufthavnene er uenige om ansvaret for denne bistands tilrettelæggelse og finansiering. Uenigheden kan kun bilægges ved hjælp af en EU-lovgivning.

Bistand i lufthavne: valgmuligheder

15. Vil det være til størst fordel for bevægelseshæmmede personer, der afrejser fra eller ankommer til lufthavne beliggende i medlemsstaterne, at lufthavnene får ansvaret for bistanden, eller at denne opgave overdrages til flyselskaberne? For at drage fuld nytte af flybefordring skal bevægelseshæmmede personer kunne have tillid til, at der vil blive ydet dem den bistand, som de har brug for, uanset hvilken lufthavn og hvilket flyselskab de benytter. Denne tillid kan kun sikres ved hjælp af en garanti for, at der vederlagsfrit ydes dem bistand af høj kvalitet i alle lufthavne beliggende i medlemsstaterne. Bevægelseshæmmede passagerer skal også have vished for, at de får samme hjælp og høje behandlingsstandard, uanset hvilket flyselskab de vælger.

16. Ét konkret mål bør være at sikre, at bistanden ydes på en omfattende og jævnt forløbende måde i alle lufthavne. Dette indebærer, at afbrydelser i servicen og i overførslen fra én leverandør til en anden så vidt muligt bør undgås, fordi sådanne afbrydelser ofte fører til forsinkelser og tvinger passagererne til at vente på nye hjælpere. Ydelsen af en jævnt forløbende service til en rimelig penge lettes i høj grad af, at det kun er ét organ, der er ansvarligt i hver lufthavn. Dette gør det også lettere at udnytte stordriftsfordele, f.eks. i forbindelse med tilrådighedsstillelse og drift af køretøjer og løftemidler.

17. Forvaltningsorganet har betydelige beføjelser overalt i lufthavnen og har derfor gode forudsætninger for at yde en omfattende og jævnt forløbende service. Kommissionen foreslår derfor, at dette organ gøres ansvarligt for tilrettelæggelsen og finansieringen af den bistand, som bevægelseshæmmede personer behøver for at kunne benytte flybefordring. Det kan derefter selv yde bistanden eller indgå kontrakter herom med leverandører. Hvad angår den anden valgmulighed, er det urimeligt at forvente, at et og samme flyselskab kan yde bistand overalt i en lufthavn både til sine egne passagerer og til passagerer, der overføres mellem luftfartsselskaber, og både i de terminaler, som det benytter, og i andre terminaler.

18. Et andet mål bør være at undgå at give flyselskaber incitamenter til at nedbringe det antal bevægelseshæmmede personer, som de medtager. Hvis hvert flyselskab var ansvarligt for bistanden i hver lufthavn, som det betjente, og dermed skulle afholde udgifter, som nogenlunde svarede til antallet af bevægelseshæmmede passagerer, kunne nogle fristes til at medtage så få som muligt. Selv om de ikke direkte kunne afvise at medtage disse uden at

overtræde bestemmelsen om retfærdig behandling, kunne de afskrække bevægelseshæmmede personer ved at yde en service af ringe kvalitet eller misbruge sikkerhedsbestemmelserne. Hvis de fik ry for at gøre dette, ville bevægelseshæmmede personer hurtigt begynde at undgå dem. De fleste luftfartsselskaber ville kategorisk modsætte sig en sådan praksis, men hvis blot et par af dem fulgte den og derved sparede betydelige summer, ville de øvrige komme under stærkt pres for at gøre det samme. Som følge deraf ville de faktiske muligheder for flybefordring blive mindre.

19. Dette kan undgås, hvis flyselskaberne betaler afgift proportionalt med det antal passagerer, som de befordrer til eller fra lufthavnen, således at de er uafhængige af det antal bevægelseshæmmede personer, som de medtager. En sådan approach nedsætter i høj grad flyselskabernes incitamenter til at gøre det medtagne antal så lille som muligt (den vil ikke fjerne dem helt, fordi flyselskaberne stadig skal yde en vis bistand om bord på flyet). Den kan føres ud i livet ved i hver lufthavn at indføre et centraliseret system og derefter gøre det muligt for dettes organisator at tage en afgift af alle flyselskaber, som benytter lufthavnen, proportionalt med antallet af passagerer, som det befordrer til og fra denne. Også her er en lufthavns forvaltningsorgan godt placeret med hensyn til at opkræve en sådan afgift, som bør være omkostningsrelateret, gennemsigtig og fastlagt i samråd med luftfartsselskaberne. Alle flyselskaber, der benytter en lufthavn, skal betale denne afgift, uanset om luftfartsselskabet er hjemmehørende i EU eller i et tredjeland.

20. Ved forordningen forpligtes lufthavnenes forvaltningsorganer altså til at yde bevægelseshæmmede passagerer særlig service (jf. bilag I til forslaget) med henblik på at føre visse sociale mål ud i livet. Dette betyder ikke, at der ved forordningen fastsættes én model, som skal anvendes i alle situationer; rent faktisk tillader den en betydelig fleksibilitet. For det første skal kvalitetsstandarderne ikke fastsættes centralt, idet det enkelte forvaltningsorgan selv fastlægger dem og de dermed forbundne ressourcekrav efter at have hørt de luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen, og de organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede passagerer. Dette gør det muligt at afpasse standarder og specifikationer efter de forskellige lufthavnes størrelse og form og de forskellige typer fly, der anvendes.

21. For det andet er det enkelte forvaltningsorgan ifølge forslaget til forordning frit stillet med hensyn til at vælge, om det selv vil yde bistanden eller få servicen ydet af leverandører, herunder flyselskaber, så længe de overholder bestemmelserne i EU-lovgivningen om offentlige indkøb[13]. Hvis forvaltningsorganet betaler en tredjepart for at yde bistanden, er det frit stillet med hensyn til at vælge én kontrakt eller splitte sin kontrakt op på flere leverandører fordelt efter terminal, flyselskab eller andet efter eget valg. Det skal bemærkes, at service ydet til forvaltningsorganer i lufthavne ikke er omfattet af direktivet om ground handling[14]. Dette dækker service ydet af leverandører til lufthavnsbrugere (overvejende luftfartsselskaber) med det formål at skabe fri adgang til dette marked inden for visse grænser. De to lovgivninger overlapper derfor ikke hinanden og rejser ikke spørgsmål om konsistens.

Bistand om bord på fly

22. Nogle ydelser til bevægelseshæmmede passagerer leveres om bord på et fly og henhører derfor naturligt under luftfartsselskabernes ansvar. Som eksempler kan nævnes transport af

---

[13] Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation - EFT L 199 af 9.8.1993.

[14] Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne - EFT L 272 af 25.10.1996.

kørestole og andre hjælpemidler og af førerhunde til blinde, som de fleste flyselskaber accepterer i kabinen (jf. bilag II til forslaget til forordning). Hvis der er tale om flyvninger fra en lufthavn beliggende i en medlemsstat, foreslår Kommissionen, at det kræves, at flyselskaberne yder denne service vederlagsfrit.

Meddelelse om behov for bistand

23. Hvis lufthavnene og flyselskaberne underrettes om bevægelseshæmmede passagerers særlige behov, før rejsen påbegyndes, vil det være lettere for dem at tilrettelægge bistanden, yde hurtig service og udnytte deres ressourcer optimalt. I øjeblikket modtager de ofte ikke nogen forudgående meddelelse og skal organisere sig, som de bedst kan. Det vil gå for vidt at gøre forudgående meddelelse til en betingelse for bistand, eftersom mange lufthavne og flyselskaber allerede nu yder en tilfredsstillende service uden denne. EU's lovgivning bør snarere anspore passagerer til at give forudgående meddelelse uden at fastsætte nogen egentlig forpligtelse dertil. Kommissionen foreslår en mekanisme, som sikrer en vis balance. Hvis bevægelseshæmmede passagerer giver forudgående meddelelse om deres behov, forpligtes lufthavnene til at bistå dem på en sådan måde, at de når deres fly. Hvis der ikke gives forudgående meddelelse, skal de kun gøre deres bedste for at sikre, at de når deres fly. Dette ansporer til at give meddelelse uden at skabe en forpligtelse, der kunne betragtes som et skridt bagud i forhold til den nuværende praksis.

Håndhævelse

24. Bevægelseshæmmede passagerer står svagt, hvis flyselskaber eller lufthavne undlader at opfylde deres forpligtelser, så det vil være nødvendigt med en streng håndhævelse af den foreslåede forordning. Kommissionens forslag indeholder derfor en artikel, ifølge hvilken medlemsstaterne skal fastsætte sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse og udpege organer, der er ansvarlige for håndhævelsen af forordningen og behandlingen af klager fra passagerer. For øvrigt ligger disse bestemmelser meget tæt op ad bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om kompensation og bistand til passagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser[15].

4. SUBSIDIARITET OG PROPORTIONALITET

25. EU har skabt et indre marked for flybefordring, hvor luftfartsselskaberne virker under ensartede regler. Disse omfatter ikke kun adgang til markedet, men også beskyttelse af passagererne. Som andre flypassagerer rejser mange bevægelseshæmmede personer fra medlemsstat til medlemsstat og vil derved i høj grad nyde godt af en beskyttelse, der er harmoniseret på højt plan. Uden harmonisering ville de i bedste fald have forskellige rettigheder og i værste fald slet ikke have nogen retsbeskyttelse. Desuden ville de have svært ved at fastslå deres rettigheder i forbindelse med rejser i Europa og dermed ved at insistere på overholdelsen deraf. Flyselskaberne ville uden harmonisering være henvist til at arbejde under flere forskellige regler og dermed komme til at afholde højere ekstraudgifter og leve med besværlige procedurer. Så selv hvis man forudsætter, at samtlige nationale regler sikrer et højt

[15] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 - EUT L 46 af 17.2.2004.

beskyttelsesniveau, vil de ikke føre visse vigtige mål for EU ud i livet og kan endog alvorligt hæmme virkeliggørelsen deraf.

26. EU har længe erkendt det nødvendige i harmoniserede regler om beskyttelse af flypassagerer. Det har vedtaget regler om kompensation ved boardingafvisning[16], om luftfartsselskabers erstatningsansvar[17] og senest om kompensation og bistand ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser[18]. Desuden har EU vedtaget regler om pakkerejser, som ofte omfatter flybefordring[19]. Den foreslåede forordning vil derfor være den seneste i en serie. EU har ikke andre muligheder for at sikre flypassagerer rettigheder end via lovgivningen.

27. Passagerer, lufthavne og flyselskaber vil alle nyde godt af præcise og komplette regler. Flybefordring er et stærkt internationaliseret erhverv, så forskelle mellem nationale regler kan skabe alvorlige vanskeligheder. Desuden skal afgørelser, der vedrører passagerers rettigheder, ofte træffes hurtigt på stedet, hvilket øger nytteværdien af nøjagtige regler på EU-plan. En forordning er derfor et bedre middel end et direktiv, således som det også er slået fast i forbindelse med andre foranstaltninger til beskyttelse af flypassagerers rettigheder.

28. Kommissionen har begrænset sit forslag til områder, hvor præcise EU-regler er nødvendige og tillige ønsket af de interesserede parter. I forordningen nævnes, hvilken bistand der skal ydes i lufthavne og om bord på fly, men den indeholder ikke detaljerede bestemmelser derom, og det specificeres ikke, hvorledes den skal ydes; den omfatter heller ikke andre spørgsmål såsom spørgsmålet om faciliteter om bord på flyet. Medens Kommissionen accepterer, at en mere detaljeret harmonisering både ville være til gavn for bevægelseshæmmede personer og luftfartsselskaber, mener den, at den ved at gøre dette via internationalt anerkendte henstillinger både kan bevare fleksibiliteten og gøre en tilpasning efter særlige omstændigheder mulig.

29. Kommissionen har derfor støttet det arbejde, som Den Europæiske Konference for Civil Luftfart udfører med henblik på at gøre befordringen af bevægelseshæmmede personer lettere. Dens henstillinger er en omfattende vejledning i bistand til bevægelseshæmmede personer, idet de omfatter underretning af disse og flyselskabets og lufthavnens personale, kommunikationsfaciliteter, uddannelse af personale, lufthavnens tilgængelighed, arrangementer, når personen går om bord og går fra borde, bistand om bord, udstyr i flyet og grupperejser. Dens senest vedtagne adfærdskodeks for ground handling af bevægelseshæmmede personer indeholder yderligere principper og standarder.

30. I Kommissionens forslag undgås sådanne emner, som bedst lader sig afklare ved hjælp af henstillinger, og det begrænses til områder, hvor behovet for en EU-foranstaltning er tydeligt og bredt accepteret. Det er derfor i overensstemmelse med det tilstræbte mål og passer til de omstændigheder, hvorunder det søges vedtaget.

---

16 Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning - EFT L 36 af 8.2.1991.

17 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker - EFT L 140 af 30.5.2002.

18 Forordning (EF) nr. 261/2004.

19 Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure - EFT L 158 af 23.6.1990.

5. VURDERING AF DE SOCIALE OG ØKONOMISKE VIRKNINGER

Sociale virkninger

31. De bevægelseshæmmede personer omfatter ikke kun de handicappede, hvoraf der menes at være ca. 45 millioner i EU svarende til 10 % af befolkningen, men også andre, der er ude af stand til at benytte flybefordring uden bistand. Der er ofte tale om ældre, som ikke kan gå lange afstande i store og moderne lufthavne, selv om de kan bevæge sig tilstrækkeligt i dagligdagen. Det anslås, at af de passagerer, der går om bord eller fra borde i lufthavne i medlemsstaterne, ydes der bistand til ca. 1 % af personerne i ruteflyvninger[20] og 1,6 % af personerne i charterflyvninger[21], hvilket giver ca. 7 millioner behov for bistand hvert år. På lang sigt vil befolkningens aldring øge antallet af både handicappede – handicap er adskillige gange mere udbredt blandt ældre end i befolkningen som helhed – og personer, der ikke er tilstrækkeligt mobile til at kunne benytte flybefordring uden bistand.

32. Forslaget vil antagelig i høj grad fremme virkeliggørelsen af et vigtigt socialt mål, nemlig at bevægelseshæmmede personer på trods af stigningen i deres antal og konkurrencepresset på flyselskaberne skal have samme muligheder for flybefordring som andre. Uden sådanne muligheder ville de ikke alene miste de direkte fordele ved flybefordring, men også den indirekte fordel, der er forbundet med i højere grad at kunne deltage i samfundets økonomiske og sociale liv. Eksempelvis ville de være afskåret fra at rejse for at arbejde, besøge familie og venner og tage på ferie ligesom andre borgere. Der bør derfor vederlagsfrit ydes dem bistand til opfyldelsen af deres særlige behov i lufthavne og om bord på fly.

33. Forordningen bør sikre bistand ikke alene med bevægelsen fra indcheckningsskranken til flyet og fra flyet til bagagehallen, hvilket er den almindelige praksis i øjeblikket, men også fra et udpeget ankomstmødested i lufthavnen til flyet og fra flyet til et udpeget udgangsmødested i lufthavnen. Når ansvaret overdrages til ét organ i hver lufthavn, skaber dette forudsætninger for en jævnt forløbende service uden afbrydelser og forsinkelser, også når en passager skifter luftfartsselskab og overføres fra en terminal til en anden.

34. Forvaltningsorganet har et generelt ansvar for den ydede service overalt i lufthavnen og har dermed bedre forudsætninger for at spille denne rolle end de enkelte flyselskaber, og dette er den egentlige drivkraft bag Kommissionens forslag. På trods af langstrakte drøftelser er det ikke lykkedes for flyselskaberne og lufthavnene at nå til enighed om, hvem der skal have ansvaret, og sådan vil det sandsynligvis også være i fremtiden. Hvis denne status quo fortsætter, vil der derfor blive ydet de bevægelseshæmmede passagerer en service, som hverken er komplet eller jævnt forløbende.

Økonomiske virkninger

35. Der bør i alle lufthavne vederlagsfrit garanteres bevægelseshæmmede passagerer bistand af høj standard. De bør også have vished for, at dette vil blive ved i fremtiden på trods af de voksende udgifter og presset på flyselskaberne for at nedbringe omkostningerne for at forblive konkurrencedygtige. Udgifterne til bistand til kørestolspassagerer i en lufthavn er

---

[20] Kilde: Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber, som repræsenterer flyselskaber med ruteflyvning bortset fra regionale flyselskaber.

[21] Kilde: Den Internationale Charterflysammenslutning, som repræsenterer flyselskaber med charterflyvning.

anslået til 24 EUR[22] eller 30 EUR[23] ved afgangen og det samme ved ankomsten, hvilket er et forholdsvis lavt beløb, når de samlede udgifter til bevægelseshæmmede personer deles af alle passagerer i EU (ca. 590 millioner passagerer i 2003). I øjeblikket yder flyselskaberne normalt denne service vederlagsfrit, således at der ikke ved forordningen påføres sektoren et helt nyt sæt omkostninger. Det skal på den ene side bemærkes, at ikke alle bevægelseshæmmede passagerer har brug for al denne bistand, og på den anden side, at der ved forordningen kræves en udvidelse af den vifte af service, der tilbydes.

36. I øjeblikket øver bistanden til bevægelseshæmmede personer indflydelse på flyselskabernes overskud, navnlig når de rejser på billige billetter. Konkurrencepresset for at nedbringe omkostningerne og på længere sigt det voksende antal bevægelseshæmmede passagerer, som befolkningens aldring fører med sig, bevirker tilsammen, at det er tvivlsomt, om flyselskaberne kan opretholde de nuværende bistandsniveauer i lufthavnene. Det afgørende spørgsmål er derfor, hvorledes omkostningerne kan fordeles mellem de forskellige aktører på en sådan måde, at det økonomiske incitament til at minimere antallet af medtagne bevægelseshæmmede personer gøres så lille som muligt.

37. En opretholdelse af status quo ville ikke fungere. Under en sådan ville hvert enkelt flyselskab normalt vederlagsfrit yde sine egne passagerer en begrænset bistand. Et flyselskab ville have et økonomisk incitament til at gøre antallet af medtagne bevægelseshæmmede passagerer så lille som muligt og kunne ofte gøre dette uden at overtræde forbuddet mod at afvise befordring. I øjeblikket accepterer næsten alle luftfartsselskaber ansvaret for befordringen af og bistanden til bevægelseshæmmede personer og afholder betydelige udgifter for at gøre dette. Hvis ét selskab skulle ændre sin politik, ville konkurrencepresset imidlertid tvinge andre til enten at følge efter eller tage en afgift for bistanden. Begge dele ville være uacceptable.

38. Ved den foreslåede løsning vil disse problemer blive undgået, fordi den afgift, der tages af det enkelte flyselskab, vil være proportional med det samlede antal passagerer, som går om bord og fra borde i lufthavnen i forbindelse med en flyvning med dettes fly. Afgiften skal være uafhængig af antallet af befordrede bevægelseshæmmede personer, således at flyselskabet vil have et ringe økonomisk incitament til at nedsætte deres antal. Ifølge forslaget påføres der sektoren én yderligere udgift, nemlig udgiften til udvidet bistand, når folk anmoder derom. Dets vigtigste økonomiske virkning er, at den måde, som bistanden i lufthavnene organiseres og finansieres på, ændres. Ansvaret overføres fra luftfartsselskaberne til lufthavnenes forvaltningsorganer. Forvaltningsorganerne skal imidlertid ikke bære udgifterne selv, men overvælte dem på de flyselskaber, der benytter deres lufthavne. Flyselskaberne skal fordele udgifterne mellem alle deres passagerer, således at de overvæltes på et stort antal borgere. Og en bevægelseshæmmet person vil ikke blive betragtet som en ekstraudgift, men budt velkommen som passager på alle etaper fra bestillingen af en billet til ankomsten på bestemmelsesstedet.

---

22 Kilde: Den Internationale Charterflysammenslutning.

23 Kilde: Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber.

6. BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE DE ENKELTE ARTIKLER

I artikel 1 fastlægges forordningens grundlæggende formål og anvendelsesområde.

I artikel 2 defineres de udtryk, der benyttes i forordningen.

Ved artikel 3 forbydes det luftfartsselskaber eller rejsearrangører at nægte bevægelseshæmmede personer befordring på grund af bevægelseshæmningen. Der tages dog forbehold for visse undtagelser og fravigelser, navnlig behørigt lovfæstede sikkerhedsbestemmelser som fastsat i artikel 4.

Ved artikel 5 indrømmes der bevægelseshæmmede personer ret til en bistandspakke i de i bilag I fastsatte lufthavne ved afrejse, ankomst og transit; desuden indeholder artikel 5 bestemmelser om forudgående meddelelse om behovet for denne bistand.

Ved artikel 6 gøres lufthavnenes forvaltningsorganer ansvarlige for den vederlagsfri ydelse af den i artikel 5 omhandlede bistand til bevægelseshæmmede personer, ligesom det gøres muligt for dem at tage en afgift af luftfartsselskaberne til finansiering deraf.

I henhold til artikel 7 skal en lufthavns forvaltningsorgan efter passende høring fastsætte kvalitetsstandarder for bistanden.

I henhold til artikel 8 skal luftfartsselskaber vederlagsfrit yde bevægelseshæmmede personer den i bilag II omhandlede bistand om bord på fly.

I henhold til artikel 9 skal luftfartsselskaber og rejsearrangører træffe visse foranstaltninger til forudgående meddelelse af behov for bistand.

Ved artikel 10 forbydes begrænsning eller ophævelse af forpligtelserne i henhold til forordningen.

I henhold til artikel 11 skal medlemsstaterne udpege organer, der er ansvarlige for håndhævelsen af forordningen og for behandlingen af klager.

I henhold til artikel 12 skal medlemsstaterne fastsætte sanktioner for overtrædelser.

I henhold til artikel 13 aflægger Kommissionen rapport om forordningens funktion og resultater.

I artikel 14 fastsættes datoen for forordningens ikrafttræden.

2005/0007 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[24],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[25],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[26],

efter proceduren i traktatens artikel 251[27], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det indre marked for flytrafik bør komme alle borgerne til gode. Bevægelseshæmmede personer bør derfor, uanset om årsagen til bevægelseshæmningen er invaliditet, alder eller andre forhold, have samme mulighed for flybefordring som andre borgere.

(2) Bevægelseshæmmede personer bør derfor godtages til befordring og bør ikke nægtes befordring som følge af deres bevægelseshæmning, medmindre der er tale om behørigt lovfæstede sikkerhedsgrunde.

(3) Denne forordning bør ikke berøre andre passagerrettigheder i henhold til fællesskabslovgivningen, særlig Rådets direktiv 90/314/EØF om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure[28], og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser[29].

(4) For at sikre bevægelseshæmmede personer samme mulighed for flybefordring som andre borgere bør der ydes bistand til imødekommelse af deres særlige behov i

---

24 EUT C XX af XX, s. XX.
25 EUT C XX af XX, s. XX.
26 EUT C XX af XX, s. XX.
27 EUT C XX af XX, s. XX.
28 EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59.
29 EUT L 46 af 17.2.2004, s.1.

lufthavne og om bord på fly, og for at sikre social inklusion bør denne bistand ydes de pågældende vederlagsfrit.

(5) Bistand, der ydes i lufthavne beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, bør blandt andet gøre det muligt for bevægelseshæmmede personer at bevæge sig fra et bestemt ankomstmødested i en lufthavn til et fly og fra flyet til et bestemt udgangsmødested i lufthavnen, herunder at gå om bord og gå fra borde. Bistanden bør tilrettelægges således, at afbrydelse og forsinkelse undgås, og sikre høje og ensartede standarder overalt i Fællesskabet og den bedst mulige brug af ressourcerne, uanset hvilken lufthavn og hvilket luftfartsselskab der er tale om.

(6) For at opnå disse mål bør bistanden i lufthavnene ydes af et centralt organ. Da lufthavnenes forvaltningsorganer spiller en centralt rolle med hensyn til at yde service overalt i deres lufthavne, bør dette ansvar pålægges dem.

(7) Bistanden bør finansieres på en sådan måde, at byrderne deles retfærdigt af alle passagerer, der benytter en lufthavn, og at ingen afskrækkes fra at befordre bevægelseshæmmede personer. Den bedste finansieringsmåde er antagelig en afgift af hvert flyselskab, der benytter en lufthavn, proportionalt med antallet af passagerer, som det befordrer til eller fra lufthavnen.

(8) For at sikre bevægelseshæmmede personer konkrete muligheder for flybefordring bør luftfartsselskaberne yde visse former for bistand om bord på flyene.

(9) Da målene for den handling, der skal udføres, dvs. at sikre høje og ensartede beskyttelses- og bistandsniveauer overalt i medlemsstaterne og at sikre, at de økonomiske agenter handler på harmoniserede betingelser i det indre marked, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i henhold til det i traktatens artikel 5 omhandlede subsidiaritetsprincip. I overensstemmelse med det i samme artikel omhandlede proportionalitetsprincip går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de pågældende mål.

(10) Medlemsstaterne bør fastsætte sanktioner ved overtrædelser af denne forordning og påse, at disse sanktioner finder anvendelse. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

(11) Medlemsstaterne bør foretage overvågning, sikre overensstemmelse med denne forordning og udpege et egnet organ til at forestå håndhævelsen. Denne overvågning bør ikke berøre bevægelseshæmmede personers ret til domstolsprøvelse i henhold til national ret.

(12) I denne forordning overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som bl.a. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder anerkender -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. I denne forordning fastsættes der regler for beskyttelse af og bistand til bevægelseshæmmede personer, når de rejser med fly.

2. Bestemmelserne i denne forordning finder anvendelse på bevægelseshæmmede personer, som med fly afrejser fra, ankommer til eller transiterer via en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.

3. Uanset stk. 2 finder artikel 3, 4 og 8 også anvendelse på passagerer, der afrejser fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, dersom flyvningen er en del af en rejse med udgangspunkt i Fællesskabet, og dersom det transporterende luftfartsselskab er et EF-luftfartsselskab.

4. Denne forordning berører ikke passagerrettighederne i henhold til Rådets direktiv 90/314/EØF om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning finder følgende definitioner anvendelse:

(a) ved "bevægelseshæmmet person" forstås en person, hvis bevægelighed i forbindelse med benyttelsen af transportmidler er nedsat på grund af et fysisk handicap (sensorisk eller bevægelsesmæssigt), mentalt handicap, alder, sygdom eller nedsat funktionsevne af andre årsager, og hvis situation kræver særlig opmærksomhed og tilpasning af de ydelser, alle passagerer har adgang til, efter personlige behov

(b) ved "luftfartsselskab" forstås et lufttransportselskab med en gyldig licens

(c) ved "transporterende luftfartsselskab" forstås et luftfartsselskab, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager

(d) ved "EF-luftfartsselskab" forstås et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber[30]

[30] EFT L 240 af 24.8.1991, s. 1.

(e) ved "rejsearrangør" forstås en rejsearrangør eller formidler som anført i artikel 2, nr. 2 og 3, i Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, dog ikke et luftfartsselskab

(f) ved "lufthavnens forvaltningsorgan" forstås et organ, hvis opgave i henhold til den nationale lovgivning navnlig er administration og forvaltning af lufthavnens infrastrukturer samt koordination af og kontrol med den aktivitet, som de forskellige operatører, der er til stede i den pågældende lufthavn eller det pågældende lufthavnssystem, udøver

(g) ved "lufthavnsbruger" forstås en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for flybefordringen af passagerer fra eller til den pågældende lufthavn

(h) ved "lufthavnsbrugerudvalg" forstås et udvalg af repræsentanter for lufthavnsbrugere eller organisationer, der repræsenterer dem

(i) ved "reservation" forstås en billet eller et andet bevis, hvoraf det fremgår, at passagerens reservation er accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren.

Artikel 3

Pålæg om befordring

1. Et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør må ikke på grund af bevægelseshæmning afvise at godtage en reservation til en flyafgang fra en lufthavn, hvor denne forordning finder anvendelse.

2. Et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør må ikke nægte en bevægelseshæmmet person, der rejser fra en lufthavn, hvor denne forordning finder anvendelse, at gå om bord:

   a) når denne person har en reservation til den pågældende flyafgang og er til stede ved indcheckningen:

   på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau, eller

   hvis der ikke er angivet noget tidspunkt, senest tres minutter før den offentliggjorte afgangstid, eller

   b) når personen af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør uanset grunden hertil er overført fra den flyafgang, hvortil vedkommende har en reservation, til en anden flyafgang.

Artikel 4

Undtagelser, særlige betingelser og information

1. Uanset bestemmelserne i artikel 3 kan et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør afvise at godtage en reservation fra en bevægelseshæmmet person, afvise at lade denne gå om bord eller forlange, at en bevægelseshæmmet person, der

rejser, ledsages af en anden person, dersom dette er nødvendigt af hensyn til gældende sikkerhedsbestemmelser, som er behørigt lovfæstede, eller dersom flyets størrelse eller et begrundet fravær af kabinepersonale forhindrer befordring af bevægelseshæmmede personer, herunder at de går om bord eller fra borde.

2. Når et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør gør brug af undtagelserne i stk. 1, meddeler det eller den skriftligt inden for fem arbejdsdage efter, at reservationen eller ombordstigningen er afvist, eller betingelsen om ledsagelse er fastsat, den pågældende bevægelseshæmmede person sin begrundelse herfor.

3. Et luftfartsselskab eller dets agent fremlægger efter anmodning straks de sikkerhedsbestemmelser, som det eller den anvender ved befordring af bevægelseshæmmede personer, samt oplysning om alle begrænsninger af befordringen af dem eller af hjælpemidler som følge af flyets størrelse eller fravær af kabinepersonale. En rejsearrangør fremlægger efter anmodning straks sådanne sikkerhedsbestemmelser og oplysninger om begrænsninger i forbindelse med flyvninger, der indgår i pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure, som den tilrettelægger, sælger eller udbyder til salg.

Artikel 5

Ret til bistand i lufthavne

1. Ved en bevægelseshæmmet persons afrejse fra en lufthavn, hvor denne forordning finder anvendelse, yder lufthavnens forvaltningsorgan den i bilag I omhandlede bistand på en sådan måde, at personen kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation, forudsat at den pågældendes særlige behov for sådan bistand er meddelt det berørte luftfartsselskab eller den berørte rejsearrangør mindst fireogtyve timer før den offentliggjorte afgangstid for flyet.

2. Hvis der ikke er afgivet nogen meddelelse i henhold til stk. 1, træffer forvaltningsorganet alle rimelige foranstaltninger til at yde den i bilag I omhandlede bistand på en sådan måde, at den pågældende kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation.

3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 finder anvendelse på betingelse af, at:

a) personen er til stede ved indcheckningen:

- på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren, eller

- hvis der ikke er angivet noget tidspunkt, senest en time før den offentliggjorte afgangstid, eller

b) personen ankommer til et mødested i lufthavnen, der er udpeget i henhold til artikel 6, stk. 4:

- på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren, eller

- hvis der ikke er angivet noget tidspunkt, senest to timer før den offentliggjorte afgangstid.

4. Når en bevægelseshæmmet person transiterer via en lufthavn eller af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør overføres fra det fly, hvortil vedkommende har en reservation, til et andet fly, træffer forvaltningsorganet alle rimelige foranstaltninger til at yde den i bilag I omhandlede bistand på en sådan måde, at personen kan tage det fly, hvortil vedkommende har en reservation.

5. Ved en bevægelseshæmmet persons ankomst med fly til en lufthavn, hvor denne forordning finder anvendelse, yder lufthavnens forvaltningsorgan den i bilag I omhandlede bistand på en sådan måde, at personen kan nå frem til sit udgangsmødested i lufthavnen som omhandlet i artikel 6, stk. 4.

Artikel 6

Ansvar for bistand i lufthavne

1. En lufthavns forvaltningsorgan yder vederlagsfrit den i bilag I omhandlede bistand til bevægelseshæmmede personer. Forvaltningsorganet kan selv yde bistanden eller indgå kontrakt med andre derom.

2. En lufthavns forvaltningsorgan, der yder bistand i henhold til stk. 1, kan af de luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen, opkræve en afgift til finansiering af denne bistand.

3. Den i stk. 2 omhandlede afgift skal afpasses efter udgifternes størrelse, være gennemsigtig og fastsættes efter høring af lufthavnens lufthavnsbrugerudvalg, dersom et sådant findes. Den pålægges de luftfartsselskaber, der benytter lufthavnen, proportionalt med det antal passagerer, det enkelte luftfartsselskab transporterer til og fra den pågældende lufthavn.

4. Efter høring af lufthavnsbrugerne via lufthavnsbrugerudvalget, dersom et sådant findes, og organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer, udpeger en lufthavns forvaltningsorgan ankomst- og udgangsmødesteder i og uden for terminalbygningerne, hvor bevægelseshæmmede personer med lethed kan give meddelelse om deres ankomst til lufthavnen og anmode om bistand. Det udpeger mindst sådanne mødesteder ved indgangene til terminalbygningerne, ved indcheckningsskrankerne, på tog-, metro- and busstationer, ved taxiholdepladser og på de parkeringspladser, der er tættest ved terminalbygningerne.

Artikel 7

Kvalitetsstandarder for bistand

1. Efter høring af lufthavnsbrugerne via lufthavnsbrugerudvalget, dersom et sådant findes, og organisationer, der repræsenterer bevægelseshæmmede personer, fastsætter forvaltningsorganet for lufthavne med en årlig trafik på to millioner passagerbevægelser eller derover kvalitetsstandarder for den i bilag I omhandlede bistand og fastlægger de ressourcer, der er nødvendige til imødekommelse af disse

standarder. Ved fastsættelsen af sådanne standarder tages der fuldt hensyn til internationalt anerkendte politikker og adfærdskodekser til lettelse af befordringen af bevægelseshæmmede personer. En lufthavns forvaltningsorgan offentliggør sine kvalitetsstandarder.

2. Et luftfartsselskab og en lufthavns forvaltningsorgan kan nå til enighed om, at forvaltningsorganet yder de passagerer, som luftfartsselskabet transporterer til og fra lufthavnen, bistand af højere standard end de standarder, der er fastsat i stk. 1, eller yder service ud over den service, der er omhandlet i bilag I. Til finansiering deraf kan forvaltningsorganet ud over den i artikel 6, stk. 2, omhandlede afgift pålægge luftfartsselskabet en afgift, som skal være gennemsigtig, afpasset efter udgifternes størrelse og fastsat efter høring af det pågældende luftfartsselskab.

Artikel 8

Bistand fra luftfartsselskaber

Et luftfartsselskab yder vederlagsfrit den i bilag II omhandlede bistand til en bevægelseshæmmet person, som afrejser fra eller transiterer via en lufthavn, hvor denne forordning finder anvendelse, forudsat at personen opfylder betingelserne i artikel 5, stk. 3.

Artikel 9

Meddelelse om behov for bistand

1. Et luftfartsselskab eller en rejsearrangør træffer alle fornødne foranstaltninger til modtagelse på alle sine salgssteder på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, af meddelelser fra bevægelseshæmmede personer om behov for bistand, også ved telefonsalg og salg via internettet.

2. Når et luftfartsselskab eller en rejsearrangør modtager en meddelelse om, at det er nødvendigt med bistand, videresender det eller den straks meddelelsen:

   - til afgangs-, ankomst- og transitlufthavnenes forvaltningsorganer og

   - til en flyvnings transporterende luftfartsselskab, hvis der ikke er foretaget en reservation hos det pågældende luftfartsselskab.

3. Straks efter et flys afgang meddeler det transporterende luftfartsselskab forvaltningsorganet i bestemmelseslufthavnen, dersom den er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, antallet af bevægelseshæmmede personer, der har brug for bistand omhandlet i bilag I, og den pågældende bistands egenart.

Artikel 10

Opfyldelsespligt

Forpligtelser over for bevægelseshæmmede personer i henhold til denne forordning må ikke begrænses eller ophæves.

Artikel 11

Overtrædelser

1. Hver medlemsstat udpeger et organ, som er ansvarligt for håndhævelsen af denne forordning, for så vidt angår fly, der afgår fra eller ankommer til lufthavne beliggende på dens område. I givet fald træffer dette organ foranstaltninger til sikring af, at bevægelseshæmmede personers rettigheder respekteres, herunder at de i artikel 7, stk. 1, omhandlede kvalitetsstandarder overholdes. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilket organ der er udpeget.

2. Klager over en påstået overtrædelse af denne forordning kan indgives til ethvert organ, der er udpeget i henhold til stk. 1, eller til ethvert andet kompetent organ, der er udpeget af en medlemsstat. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger til at underrette bevægelseshæmmede personer om deres rettigheder i henhold til denne forordning og mulighederne for at klage til dette udpegede organ.

Artikel 12

Sanktioner

Medlemsstaten fastsætter regler for sanktioner i forbindelse med overtrædelser af denne forordning og træffer alle fornødne foranstaltninger til sikring af, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter senest på ikrafttrædelsesdatoen Kommissionen om disse bestemmelser og giver den straks meddelelse om alle efterfølgende ændringer deraf.

Artikel 13

Rapport

Kommissionen aflægger senest den 1. januar 2010 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om denne forordnings funktion og resultater. Om fornødent ledsages rapporten af forslag til retsakter om mere detaljeret gennemførelse af denne forordnings bestemmelser eller revision deraf.

Artikel 14

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft den --[31].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

[31] Et år efter datoen for offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

BILAG I

Bistand fra lufthavnes forvaltningsorganer

Bistand og arrangementer, der er nødvendige for at gøre det muligt for bevægelseshæmmede personer at:

– give oplysning om deres ankomst til en lufthavn og anmode om bistand på de udpegede mødesteder i og uden for terminalbygningerne, der er omhandlet i artikel 6, stk. 4

– bevæge sig fra et udpeget mødested til indcheckningsskranken

– checke ind og registrere bagage

– bevæge sig fra indcheckningsskranken til flyet, herunder opfylde udvandrings-, told- og sikkerhedsformaliteter

– gå om bord under tilrådighedsstillelse af elevatorer eller kørestole eller ydelse af anden fornøden bistand

– bevæge sig fra flyets dør til deres pladser

– anbringe og hente bagage på flyet

– bevæge sig fra deres pladser til flyets dør

– gå fra borde under tilrådighedsstillelse af elevatorer eller kørestole eller ydelse af anden fornøden bistand

– bevæge sig fra flyet til bagagehallen og hente bagage, herunder opfylde indvandrings- og toldformaliteter

– bevæge sig fra bagagehallen til et udpeget mødested

– nå frem til forbundne fly, hvis der er tale om transit, om fornødent med bistand både i flyet og på landjorden og i og mellem terminaler.

Ground handling af hjælpemidler, herunder elektriske kørestole (forudsat at der er givet fireogtyve timers varsel og med forbehold af eventuelle pladsmæssige begrænsninger om bord på flyet).

Midlertidig erstatning af beskadigede eller mistede hjælpemidler.

I givet fald ground handling af godkendte førerhunde.

Formidling af information, der er nødvendig for at tage fly, i tilgængelig form.

BILAG II

Bistand fra luftfartsselskaber

Transport af godkendte førerhunde i kabinen med forbehold af nationale forskrifter og for fly med en forventet flyvetid på mindre end fem timer.

Transport af ét hjælpemiddel pr. bevægelseshæmmet passager, herunder elektriske kørestole (forudsat at der er givet fireogtyve timers varsel og med forbehold af eventuelle pladsmæssige begrænsninger om bord på flyet).

Formidling af information, der vedrører en flyvning, i tilgængelig form.

Tilpasning af siddepladsen efter den enkelte bevægelseshæmmede persons behov efter anmodning og med forbehold af sikkerhedsbestemmelserne.