EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 16.2.2005
KOM(2005) 47 lopullinen

2005/0007 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(komission esittämä)

PERUSTELUT

1. JOHDANTO

1. Lentoliikenteen yhtenäismarkkinat ovat tuottaneet eurooppalaisille merkittäviä hyötyjä muun muassa laajemman reitti- ja lentoyhtiövalikoiman ja alhaisempien hintojen muodossa. Yhtenäismarkkinoiden myötä lentomatkustaminen on tullut lähes kaikkien ulottuville, ja monille se onkin välttämätön edellytys taloudelliseen ja sosiaaliseen elämään osallistumiselle. Lentomatkustaminen voi olla välttämätöntä esimerkiksi työn, sukulaisten ja ystävien tapaamisen sekä vapaa-ajan ja matkailun kannalta. Huonot lentomatkustusmahdollisuudet voivat haitata vakavasti monien kansalaisten integroitumista, mikä koituu koko yhteiskunnan tappioksi. Siksi olisi luotava tasapuoliset lentomatkustusmahdollisuudet myös liikuntarajoitteisuudesta kärsiville henkilöille, oli liikuntarajoitteisuuden syy sitten vamma, ikä tai jokin muu tekijä. Liikuntarajoitteisten matkustajien olisi voitava luottaa siihen, että heidän tarpeistaan huolehditaan kaikkialla Euroopan yhteisössä riippumatta siitä, mitä lentoyhtiötä tai lentoasemaa he aikovat käyttää.

2. Komissio onkin pitänyt liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien suojaamista erittäin tärkeänä. Komissio nosti tämän yleisen kysymyksen esiin jo vuonna 2000 antamassaan tiedonannossa lentomatkustajien suojasta[1], ja se ilmaisi aikomuksensa toimia käyttäjien oikeuksien puolesta vuonna 2001 antamassaan valkoisessa kirjassa eurooppalaisesta liikennepolitiikasta vuoteen 2010[2]. Vuonna 2002 komissio julkaisi lentoyhtiöiden matkustajien kanssa tekemiä sopimuksia koskevan keskusteluasiakirjan[3], jossa käsitellään toiminnallisia kysymyksiä. Asiakirjassa määritellään joukko mahdollisia parannuksia matkustajien oikeuksiin ja pyydetään sidosryhmien kommentteja siitä, missä kysymyksissä tarvitaan Euroopan unionin toimia. Saatujen lukuisten vastausten ja sidosryhmille järjestetyn kuulemistilaisuuden tulosten perinpohjaisen analyysin perusteella komissio on tullut siihen tulokseen, että ensisijaisia toimia tarvitaan liikuntarajoitteisten henkilöiden suojelun alalla.

3. Komissio katsoo kuitenkin, ettei liikuntarajoitteisia henkilöitä tukevaa politiikkaa tulisi rajoittaa ainoastaan lentoliikenteeseen. Se on tukenut tutkimusohjelmia, jotka koskevat eri liikennemuotojen mukauttamista liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja joissa on käsitelty muun muassa matalalattiabusseja ja pääsyä kaukoliikenteen linja-autoihin ja juniin. Näiden ohjelmien pohjalta on laadittu tai laaditaan lainsäädäntöaloitteita[4]. Rautateiden osalta on käynnistetty useampia toimia. Ensinnäkin tavanomaisen rautatiejärjestelmän

---

1 *Lentomatkustajien suoja Euroopan unionissa* - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika* - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3 *Airlines' contracts with passengers*, Energian ja liikenteen pääosaston kuulemisasiakirja, 21.6.2002. Kuulemisasiakirja, vastaukset ja yksityiskohtainen yhteenveto kommenteista ovat saatavilla Internetissä osoitteessa http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/85/EY, annettu 20 päivänä marraskuuta 2001, matkustajien kuljetuksessa käytettäviä, kuljettajan istuimen lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinta käsittäviä ajoneuvoja koskevista erityissäännöksistä (EYVL L 42, 13.2.2002); komission päätös, tehty 30 päivänä toukokuuta 2002, direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EYVL L 275, 11.10.2002); komission päätös, tehty 30 päivänä toukokuuta 2002, direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän infrastruktuuriosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EYVL L 245, 12.9.2002).

yhteentoimivuudesta annetun direktiivin[5] perusteella laaditaan parhaillaan yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä, jotka koskevat myös liikuntarajoitteisten henkilöiden pääsyä juniin. Komission on määrä tehdä näitä teknisiä eritelmiä koskeva päätös vuonna 2005. Toiseksi, kuten yhdennettyä eurooppalaista rautatieliikennealuetta koskevassa tiedonannossa[6] oli ilmoitettu, komissio antoi maaliskuussa 2004 ehdotuksen asetukseksi kansainvälistä liikennettä käyttävien matkustajien oikeuksista, liikuntarajoitteiset henkilöt mukaan luettuina[7]. Meriliikenteen alalla matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetussa muutetussa direktiivissä[8] säädetään liikuntarajoitteisten henkilöiden turvallisuutta koskevista vaatimuksista.

4. Nämä aloitteet olisi nähtävä osana yhteisön syrjinnänvastaista politiikkaa. Perusoikeuskirjan 21 artiklassa määrätään yleisestä periaatteesta, jonka mukaan kaikenlainen syrjintä, joka perustuu sukupuoleen, rotuun, ihonväriin tai etniseen taikka yhteiskunnalliseen alkuperään, geneettisiin ominaisuuksiin, kieleen, uskontoon tai vakaumukseen, poliittisiin tai muihin mielipiteisiin, kansalliseen vähemmistöön kuulumiseen, varallisuuteen, syntyperään, vammaisuuteen, ikään tai sukupuoliseen suuntautumiseen, on kielletty. Lisäksi EY:n perustamissopimuksen 13 artiklan mukaisesti yhteisö voi sille uskotun toimivallan rajoissa toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sukupuoleen, rotuun, etniseen alkuperään, uskontoon tai vakaumukseen, vammaisuuteen, ikään tai sukupuoliseen suuntautumiseen perustuvan syrjinnän torjumiseksi. Neuvosto antoi 27. marraskuuta 2000 direktiivin 2000/78/EY yhdenvertaista kohtelua työssä ja ammatissa koskevista yleisistä puitteista[9]. Direktiivissä kielletään kaikenlainen uskontoon tai vakaumukseen, vammaisuuteen, ikään taikka sukupuoliseen suuntautumiseen perustuva välitön tai välillinen syrjintä[10]. Vammaisuuteen liittyen direktiivissä todetaan, että kohtuullisten mukautuksien puuttuminen työpaikalla voi merkitä syrjintää. Käytännössä tämä velvoite tarkoittaa, että työnantajien on toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä varmistaakseen, että vammaisia kohdellaan tasapuolisesti. Komissio teki aloitteen vuoden 2003 nimeämisestä Euroopan vammaisten teemavuodeksi, minkä neuvosto sittemmin hyväksyi. Jotta tuloksia saataisiin myös vuoden 2003 jälkeen ja voitaisiin saavuttaa kestävä ja toimiva lähestymistapa vammaiskysymyksiin, komissio antoi lokakuussa 2003 tiedonannon *Yhtäläiset mahdollisuudet vammaisille: eurooppalainen toimintasuunnitelma* [KOM(2003) 650 lopullinen]. Lisäksi komissio katsoo, että on pyrittävä muuttamaan kielteisiä asenteita, parannettava tietoisuutta, edistettävä kokemusten vaihtoa ja lujitettava kaikkien osapuolten välistä yhteistyötä.

2. KUULEMISEN TULOKSET

5. Lentoyhtiöiden tekemiä sopimuksia koskevaa komission keskusteluasiakirjaa kommentoitiin vilkkaasti. Komissio sai peräti 47 vastausta eri sidosryhmiltä, erityisesti lentoyhtiöiltä ja niitä edustavilta järjestöiltä, kuluttajajärjestöiltä, ministeriöiltä ja valtion

---

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/16/EY, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2001, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta (EYVL L 110, 20.4.2001).

6 Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille – *Kohti yhdennettyä eurooppalaista rautatieliikennealuetta* - KOM(2002) 18, 23.1.2002.

7 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

8 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/24/EY, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2003, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 17.5.2003).

9 EYVL L 303, 2.12.2000, s. 16.

10 Sukupuoleen, rotuun tai etniseen alkuperään perustuvaa syrjintää käsitellään muissa direktiiveissä.

virastoilta. Kuulemisprosessissa kävi ilmi laaja yksimielisyys siitä, että liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia pitäisi suojella yhteisön lainsäädännöllä. Yleisesti oltiin yhtä mieltä siitä, että perusteeton kieltäytyminen kuljettamisesta liikuntarajoitteisuuden perusteella on kiellettävä epätasa-arvoisen kohtelun estämiseksi. Toisaalta myös tunnustettiin, että lentoyhtiöillä olisi oltava oikeus kieltäytyä kuljettamisesta turvallisuussyistä, jos kieltäytymiselle on hyvät perusteet ja siitä säädetään laissa väärinkäytön estämiseksi. Yhtä mieltä oltiin myös siitä, ettei liikuntarajoitteisilta matkustajilta saisi periä maksua avusta, jota he tarvitsevat lentoliikennettä käyttäessään, vaan että kustannukset olisi tasattava kaikkien matkustajien kesken.

6. Vaikka asiasta vallitseekin näin laaja yksimielisyys, ankarasti eri mieltä ollaan siitä, kuuluuko vastuu avun antamisesta lentoasemilla lentoasemille vai lentoyhtiöille. Lentoyhtiöt katsovat, että lentoasemien tulisi antaa apua ennen lentoa ja sen jälkeen, koska tämä kuluu niiden toimialaan. Avunanto pitäisi järjestää keskitetysti kullakin lentoasemalla ja rahoittaa lentoyhtiöiltä perittävällä maksulla, joka on suhteutettu lentoyhtiön matkustajamäärään kyseisellä lentoasemalla. Lentoasemien mielestä vastuu taas kuuluu lentoyhtiöille, koska ne ovat olleet yhteydessä matkustajiin ja niillä on hallussaan tiedot liikuntarajoitteisista matkustajista ja heidän tarpeistaan.

7. Väittely on jatkunut jo jonkin aikaa, eikä kysymystä ole saatu ratkaistua. Vaikka lentoyhtiöiden ja lentoasemien vapaaehtoiset sitoumukset[11] kattavat liikuntarajoitteisten henkilöiden kohtelun, niissä ei oteta kantaa siihen, kenen pitäisi olla vastuussa avunannosta lentoasemilla. Koska liikkuvuudella on suuri merkitys yhteiskuntaan sopeutumisen kannalta, tätä kysymystä ei saa jättää avoimeksi. Asia voidaan ratkaista vain lainsäädännöllä, joten komissio on päättänyt esittää tämän asetusehdotuksen. Sen avulla saavutetaan kaksi keskeistä tavoitetta: ensinnäkin estetään epätasa-arvoinen kohtelu eli kuljettamisesta kieltäytyminen liikuntarajoitteisuuden perusteella, ja toisaalta taataan, että liikuntarajoitteiset matkustajat voivat saada ilmaiseksi tarvitsemaansa apua, jotta lentomatkustaminen olisi heille todellinen vaihtoehto.

8. Komissio tunnustaa, että useimmat lentoyhtiöt ja lentoasemat pyrkivät tosissaan täyttämään liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet. Itse asiassa lentoliikenne on tässä suhteessa edellä monia muita aloja. Komissio tunnustaa myös sen arvokkaan työn, jota Euroopan siviili-ilmailukonferenssi on tehnyt vuosien varrella liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustamisen helpottamiseksi[12]. Komissio haluaa kuitenkin varmistaa, että parhaita käytäntöjä noudatetaan kaikilla yhteisön lentoasemilla ja kaikilla niiltä lähtevillä lennoilla ja että näin tapahtuu myös jatkossa, vaikka väestön ikääntymisen myötä liikuntarajoitteisten matkustajien määrä kasvaa ja lentoyhtiöillä on jatkuva paine leikata kustannuksia kilpailukykynsä säilyttämiseksi.

---

11 *Airline Passenger Service Commitment* ja *Airport Voluntary Commitment on Air Passenger Service*, esitetty Lissabonissa 10. toukokuuta 2001 järjestetyssä Euroopan siviili-ilmailukonferenssin ja Euroopan unionin vuoropuhelussa.

12 European Civil Aviation Conference, Document 30, Part 1, *ECAC Policy Statement in the Field of Civil Aviation Facilitation*, ja sen liite ”Code of good conduct in ground-handling for persons with reduced mobility”.

3. ASETUKSEN OSAT

Tasapuolista kohtelua koskeva lauseke

9. Jollei lentoyhtiö voi periä liikuntarajoitteisilta matkustajilta heille annetun avun täysiä kustannuksia, mitä ei tietenkään voitaisi hyväksyä, sillä voi olla houkutus kieltäytyä kuljettamasta tällaisia matkustajia säästääkseen kustannuksia. Lentoyhtiö voi myös pelätä mahdollisia turvallisuusriskejä tai muiden matkustajien kielteisiä reaktioita. Komissio ei halua väittää, että tällaiset käytännöt olisivat yleisiä, mutta se katsoo kuitenkin, että matkustajille on annettava takuut siitä, ettei heitä kieltäydytä kuljettamasta liikuntarajoitteisuuden perusteella. Lentoyhtiö tai matkanjärjestäjä voi joko kieltäytyä ottamasta varausta liikuntarajoitteisilta henkilöiltä tai evätä heiltä pääsyn lennolle lentoasemalla. Tästä syystä komissio ehdottaa, että lentoyhtiöiltä ja matkanjärjestäjiltä kielletään varauksesta kieltäytyminen tai matkustajien lennolle pääsyn epääminen liikuntarajoitteisuuden perusteella lennoilla, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta. Varauksesta kieltäytyminen tai lennolle pääsyn epääminen on kiellettyä myös tapauksessa, jossa matkustajat lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle, jos lento on osa matkaa, joka alkoi yhteisössä, ja jos kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

10. Tällainen takuu ei voi kuitenkaan olla ehdoton. Erittäin vakavasti liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettaminen tai useiden liikuntarajoitteisten henkilöiden yhtäaikainen kuljettaminen samalla lennolla saattaa olla ristiriidassa vahvistettujen turvallisuusvaatimusten kanssa. Se voi esimerkiksi hidastaa ja vaikeuttaa liiaksi lentokoneen evakuointia hätätapauksessa. Ehdotetussa asetuksessa olisi siten annettava lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuus kieltäytyä kuljettamisesta, jos turvallisuussääntöjen noudattaminen sitä edellyttää. Väärinkäytösten estämiseksi ne olisi kuitenkin velvoitettava ilmoittamaan matkustajille kirjallisesti kuljettamisesta kieltäytymisen syyt sekä asettamaan julkisesti saataville turvallisuussäännöt, joita ne soveltavat liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamiseen.

Avunanto lentoasemilla: joitain erotteluja

11. Jotta liikuntarajoitteiset henkilöt voisivat matkustaa lentokoneella, he saattavat tarvita apua erityistarpeidensa täyttämiseksi. He saattavat esimerkiksi tarvita apua siirtyäkseen lentoasemalle saapumispisteestään lentokoneeseen ja lennon laskeuduttua siirtyäkseen lentokoneesta lentoasemalta poistumispisteeseensä. Joskus tällaisen avunannon katsotaan tarkoittavan pyörätuolin ja avustajan antamista käyttöön lähtöselvitystiskillä, mutta tällainen näkemys on liian yksinkertainen eikä ota huomioon tarpeiden monimuotoisuutta.

12. Ensinnäkin se rinnastaa liikuntarajoitteisen henkilön vammaiseen, joka ei pysty kävelemään ja tarvitsee siksi pyörätuolia. Näin onkin joidenkin henkilöiden kohdalla, mutta muilla voi olla vammoja, jotka eivät vaikuta heidän kävelykykyynsä, kuten näkö- ja kuulovammoja. Tällaiset henkilöt saattavat paremminkin tarvita opastusta, jotta he löytävät oikeaan paikkaan, tai heille on annettava ymmärrettävässä muodossa olennaisia tietoja esimerkiksi lähtöselvitystiskistä, lähtöportista ja lähtöportin avaamisajasta. Toisaalta taas henkilöt, jotka tarvitsevat apua lentoasemalla liikkumiseen, eivät välttämättä ole vammaisia. Esimerkiksi monet vanhukset selviytyvät itse jokapäiväisistä askareistaan, mutta eivät pysty kävelemään pitkiä matkoja lentoasemilla. Nykyaikaisten lentoasemien entistä suurempi koko ja monimutkaisuus aiheuttaa sen, että muutoin omatoimiset henkilöt tarvitsevat apua.

Euroopan siviili-ilmailukonferenssi on kehittänyt siviili-ilmailun helpottamista koskevaa työtään varten määritelmän, josta tämä monimuotoisuus käy ilmi. Komissio käyttää tätä määritelmää tässä ehdotuksessa.

13. Toiseksi avunanto ei välttämättä ala lähtöselvitystiskillä lähdettäessä tai pääty matkatavara-aulaan saavuttaessa. Jotkut liikuntarajoitteiset matkustajat saattavat saapua pysäköintialueille taikka linja-auto- tai rautatieasemille ja tarvitsevat sitten apua päästäkseen lähtöselvitystiskille. Samoin he saattavat tarvita apua myös siirtyessään matkatavara-aulasta, jonne heidät usein jätetään yksin, poistumispisteeseensä lentoasemalta. Lennolta toiselle siirtyvät matkustajat saattavat tarvita apua siirtyessään lähtöportilta toiselle ja mahdollisesti kokonaan toiseen terminaaliin. Liikuntarajoitteiset henkilöt voivat myös tarvita lisäapua esimerkiksi lähtöselvitysmuodollisuuksien ja turva- ja passintarkastusten hoitamisessa, matkatavaroiden noutamisessa ja tulliselvityksissä. Tämä ei tarkoita sitä, että kaikki liikuntarajoitteiset matkustajat tarvitsisivat tällaisia laajennettuja palveluja, vaan sitä, että niitä pitäisi olla saatavilla tarvittaessa. Se ei myöskään tarkoita, että apua olisi annettava kaikkialla lentoaseman alueella, vaan ainoastaan sellaisiin pisteisiin ja sellaisista pisteistä, joissa liikuntarajoitteiset matkustajat voivat helposti ilmoittaa avuntarpeestaan.

14. Jotta liikuntarajoitteisilla henkilöillä olisi todellinen mahdollisuus lentomatkustamiseen, avunanto on tulkittava laajasti. Sen varmistamiseksi, että saatavilla on kattava valikoima palveluja, ehdotetussa asetuksessa olisi vahvistettava vakioluettelo palveluista, joita on tarjottava yhteisön lentoasemilla. Oikeudenmukaisuuden ja yhteiskunnallisen osallisuuden nimissä liikuntarajoitteisilta henkilöiltä ei pitäisi periä maksua tästä avusta, vaan kustannukset tulisi jakaa kaikkien lentomatkustajien kesken. Kuten edellä mainitaan, kuulemisessa kävi ilmi, että sidosryhmät tukevat tätä periaatetta, mutta lentoyhtiöt ja lentoasemat ovat eri mieltä siitä, kenen pitäisi olla vastuussa avunannon järjestämisestä ja rahoittamisesta. Tämä kysymys voidaan ratkaista ainoastaan yhteisön lainsäädännöllä.

Avunanto lentoasemilla: vaihtoehdot

15. Kumpi vaihtoehto hyödyttäisi parhaiten jäsenvaltioiden lentoasemilta lähteviä tai niille saapuvia liikuntarajoitteisia matkustajia: se, että vastuu avunannosta annetaan lentoasemille, vai se, että tämä tehtävä annetaan lentoyhtiöille? Jotta liikuntarajoitteiset henkilöt voisivat hyödyntää täysipainoisesti lentoliikenteen suomia mahdollisuuksia, heidän on voitava luottaa siihen, että he saavat tarvitsemaansa apua riippumatta siitä, mitä lentoasemaa tai lentoyhtiötä he käyttävät. Tällainen luottamus voidaan luoda ainoastaan antamalla takuut siitä, että he saavat korvauksetta korkealaatuista apua kaikilla jäsenvaltioiden lentoasemilla. Liikuntarajoitteisten matkustajien on myös voitava olla vakuuttuneita siitä, että he saavat samanlaista apua ja saman korkealaatuisen kohtelun riippumatta siitä, minkä lentoyhtiön he valitsevat.

16. Yhtenä konkreettisena tavoitteena tulisi olla sen varmistaminen, että apua annetaan laajasti ja saumattomasti kaikilla lentoasemilla. Tämä tarkoittaa sitä, että palvelukatkoja ja siirtoja yhdeltä palveluntarjoajalta toiselle olisi vältettävä niin pitkälle kuin mahdollista, sillä ne aiheuttavat usein viivästyksiä ja pakottavat matkustajat odottamaan uusia avustajia. Saumattoman palvelun tarjoaminen kohtuulliseen hintaan olisi huomattavasti helpompaa, jos ainoastaan yksi elin vastaisi palvelun tarjoamisesta kullakin lentoasemalla. Tämä helpottaisi myös mittakaavaetujen hyödyntämistä esimerkiksi ajoneuvojen ja nostolaitteiden tarjonnassa ja käytössä.

17. Lentoaseman pitäjällä on laajat velvollisuudet koko lentoaseman alueella ja se sopisi näin ollen hyvin kattavan ja saumattoman palvelun tarjoajaksi. Komissio ehdottaakin, että lentoaseman pitäjän vastuulle annetaan sen avunannon järjestäminen ja rahoittaminen, jota liikuntarajoitteiset henkilöt tarvitsevat lentoliikennettä käyttääkseen. Se voisi tarjota apua joko itse tai tehdä sopimuksia palveluntarjoajien kanssa. Toisen vaihtoehdon osalta voidaan todeta, että olisi kohtuutonta odottaa, että yksi lentoyhtiö tarjoaisi apua koko lentoaseman alueella omille matkustajilleen ja lennolta toiselle siirtyville matkustajille sekä itse käyttämissään terminaaleissa että muissa terminaaleissa.

18. Toisena tavoitteena pitäisi olla sen välttäminen, että lentoyhtiöille annetaan kannustimia vähentää kuljettamiensa liikuntarajoitteisten henkilöiden määrää. Jos lentoyhtiö olisi vastuussa avunannosta kullakin käyttämällään lentoasemalla ja sille aiheutuisi näin ollen kustannukset, jotka vastaavat jota kuinkin kuljetettujen liikuntarajoitteisten matkustajien määrää, lentoyhtiölle voisi syntyä houkutus kuljettaa mahdollisimman vähän liikuntarajoitteisia matkustajia. Vaikka ne eivät voisikaan suoraan kieltäytyä kuljettamisesta rikkomatta tasapuolista kohtelua koskevaa lauseketta, ne voisivat pyrkiä välttämään liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamista tarjoamalla huonoa palvelua tai vetoamalla väärin turvallisuussääntöihin. Jos lentoyhtiö saisi tällaisen maineen, liikuntarajoitteiset henkilöt alkaisivat nopeasti karttaa sitä. Useimmat lentoyhtiöt vastustaisivat voimakkaasti tällaisia käytäntöjä, mutta jos muutama yhtiö omaksuisi ne ja saisi merkittäviä kustannussäästöjä, muille syntyisi ankara paine seurata perässä. Tämän seurauksena todelliset mahdollisuudet lentomatkustamiseen pienenisivät.

19. Tämä voitaisiin välttää, jos lentoyhtiöt maksaisivat maksuja, jotka on suhteutettu niiden tietylle lentoasemalle ja tietyltä lentoasemalta kuljettamaan matkustajamäärään, jolloin maksut olisivat riippumattomia kuljetettujen liikuntarajoitteisten henkilöiden määrästä. Tällainen ratkaisu vähentäisi merkittävästi lentoyhtiöiden houkutusta minimoida kuljetettujen liikuntarajoitteisten henkilöiden määrä (se ei poistaisi houkutusta kokonaan, sillä lentoyhtiöiden olisi annettava jonkinasteista apua myös ilma-aluksessa). Se voitaisiin toteuttaa perustamalla kullekin lentoasemalle keskitetty järjestelmä ja antamalla sitten järjestelmän ylläpitäjälle oikeus periä kaikilta lentoasemaa käyttäviltä lentoyhtiöiltä maksu, joka on suhteessa niiden kyseiselle lentoasemalle ja kyseiseltä lentoasemalta kuljettamaan matkustajamäärään. Lentoaseman pitäjä olisi jälleen omiaan perimään tällaista maksua, jonka olisi oltava kustannusperusteinen ja avoin. Ennen maksun määräämistä olisi myös kuultava lentoliikenteen harjoittajia. Kaikkien lentoasemaa käyttävien lentoyhtiöiden pitäisi suorittaa maksu riippumatta siitä, ovatko ne asettautuneet yhteisöön tai johonkin kolmanteen maahan.

20. Asetuksessa lentoasemien pitäjät velvoitettaisiin tarjoamaan liikuntarajoitteisille matkustajille määrättyjä palveluja (ks. ehdotuksen liite I) tiettyjen sosiaalisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämä ei tarkoita, että asetuksessa pakotettaisiin soveltamaan yhtä mallia olosuhteista riippumatta, vaan päinvastoin siinä sallittaisiin suuri joustavuus. Ensinnäkin laatuvaatimuksia ei määrättäisi keskitetysti, vaan kukin lentoaseman pitäjä määrittelisi ne ja niihin liittyvät resurssivaatimukset itse kuultuaan ensin lentoasemaa käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia ja liikuntarajoitteisia matkustajia edustavia järjestöjä. Tällä tavoin vaatimukset ja eritelmät voitaisiin sovittaa erilaisten lentoasemien ja käytettyjen ilma-alustyyppien kokoon ja muotoon.

21. Toiseksi ehdotetussa asetuksessa kullekin lentoaseman pitäjälle jätetään vapaus valita antavatko ne apua itse vai hankkivatko ne palvelut palveluntarjoajilta, joita voivat olla myös

lentoyhtiöt. Palveluhankinnoissa olisi kuitenkin noudatettava julkisia hankintoja koskevaa yhteisön lainsäädäntöä[13]. Jos lentoaseman pitäjä hankkii avustuspalvelut ulkopuolelta, se voi vapaasti valita, tekeekö se yhden sopimuksen vai jakaako se palvelut useiden toimittajien kesken terminaaleittain, lentoyhtiöittäin tai muulla parhaaksi katsomallaan tavalla. On syytä huomata, etteivät lentoasemien pitäjille toimitetut palvelut kuulu maahuolintadirektiivin[14] soveltamisalaan. Kyseinen direktiivi kattaa palvelut, joita palveluntarjoajat tarjoavat lentoasemien käyttäjille (lähinnä lentoliikenteen harjoittajille), ja sen tarkoituksena on varmistaa tietyissä rajoissa vapaa pääsy näille markkinoille. Nämä kaksi säädöstä eivät siis ole päällekkäisiä eivätkä ne aiheuta epäjohdonmukaisuuteen liittyviä ongelmia.

Avunanto ilma-aluksissa

22. Joitain liikuntarajoitteisille matkustajille tarkoitettuja palveluja annetaan ilma-aluksissa ja ne kuuluvat näin luonnostaan lentoyhtiöiden vastuulle. Esimerkkeinä voidaan mainita pyörätuolien ja muiden liikkumisvälineiden kuljettaminen sekä opaskoirien kuljettaminen; useimmat lentoyhtiöt sallivat opaskoirien kuljettamisen matkustamossa (ks. asetusehdotuksen liite II). Komissio ehdottaa, että lentoyhtiöiden on tarjottava näitä palveluja ilmaiseksi jäsenvaltioissa sijaitsevilta lentoasemilta lähtevillä lennoilla.

Avuntarpeesta ilmoittaminen

23. Jos liikuntarajoitteisten matkustajien erityistarpeet tunnettaisiin ennen matkaa, lentoasemien ja lentoyhtiöiden olisi helpompaa järjestää avun antaminen, tarjota palvelua oikeaan aikaan ja käyttää resurssejaan parhaalla mahdollisella tavalla. Tällä hetkellä ne eivät useinkaan saa etukäteisilmoitusta ja niiden on pyrittävä järjestämään palvelu parhaansa mukaan. Olisi kuitenkin liiallista tehdä etukäteisilmoituksesta avunsaannin ehto, sillä useat lentoasemat ja lentoyhtiöt tarjoavat nykyisin tyydyttävää palvelua ilman tällaista ilmoitusta. Yhteisön lainsäädännöllä pitäisi pikemminkin kannustaa matkustajia ilmoittamaan avuntarpeesta etukäteen luomatta kuitenkaan velvollisuutta tehdä niin. Komissio ehdottaa mekanismia, jossa nämä tekijät ovat tasapainossa. Jos liikuntarajoitteinen matkustaja ilmoittaa etukäteen avuntarpeestaan, lentoasemalla on velvollisuus avustaa häntä siten, että hän pääsee lennolle. Jos etukäteisilmoitusta ei ole tehty, lentoaseman on ainoastaan tehtävä parhaansa varmistaakseen, että liikuntarajoitteinen matkustaja pääsee lennolle. Tämä kannustaisi liikuntarajoitteisia matkustajia ilmoittamaan avuntarpeestaan luomatta kuitenkaan velvollisuutta, jota pidettäisiin askeleena taaksepäin nykyiseen käytäntöön verrattuna.

Täytäntöönpanon valvonta

24. Liikuntarajoitteiset matkustajat ovat heikossa asemassa, jos lentoyhtiöt tai lentoasemat eivät täytä velvollisuuksiaan, joten ehdotetun asetuksen täytäntöönpanoa on valvottava tiukasti. Tästä syystä komission ehdotukseen sisältyy artikla, jossa jäsenvaltiot velvoitetaan määräämään seuraamuksia asetuksen rikkomisesta ja nimeämään elin, joka vastaa asetuksen täytäntöönpanon valvonnasta ja matkustajien valitusten käsittelystä. Nämä säännökset ovat hyvin lähellä säännöksiä, jotka sisältyvät Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen

---

13 Neuvoston direktiivi 93/38/ETY, annettu 14 päivänä kesäkuuta 1993, vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alan hankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EYVL L 199, 9.8.1993).

14 Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996).

matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavasta korvauksesta ja avusta[15].

4. TOISSIJAISUUS JA SUHTEELLISUUS

25. Yhteisö on luonut lentoliikenteen sisämarkkinat, joilla lentoliikenteen harjoittajat toimivat yhtenäisten sääntöjen mukaisesti. Säännöt eivät koskee ainoastaan markkinoille pääsyä, vaan myös matkustajien suojelua. Kuten muutkin lentomatkustajat, monet liikuntarajoitteiset henkilöt matkustavat jäsenvaltioiden välillä ja hyötyisivät näin suuresti suojelusta, joka on yhdenmukaistettu korkealla tasolla. Ilman yhdenmukaisia sääntöjä heillä olisi parhaassa tapauksessa erilaiset oikeudet ja huonoimmassa tapauksessa ei lainkaan oikeudellista suojaa. Lisäksi heidän olisi vaikea tuntea oikeutensa Euroopassa matkustaessaan ja siten vaatia niiden noudattamista. Ilman yhdenmukaisia sääntöjä lentoyhtiöiden olisi toimittava useiden erilaisten sääntöjen mukaisesti, mikä lisäisi niiden kustannuksia ja hankaloittaisi menettelyjä. Sen vuoksi kansallisilla säännöillä ei saavutettaisi yhteisön keskeisiä tavoitteita, vaikka ne kaikki tarjoaisivatkin korkean suojelun tason, ja ne voisivat jopa olla esteenä tavoitteiden saavuttamiselle.

26. Yhteisö on pitkään ollut tietoinen siitä, että lentomatkustajien suojelemiseksi tarvitaan yhdenmukaistettuja sääntöjä. Se on antanut lainsäädäntöä lennolle pääsyn epäämisestä annettavasta korvauksesta[16], lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta[17] ja viimeksi matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavasta korvauksesta ja avusta[18]. Lisäksi yhteisö on antanut lainsäädäntöä matkapaketeista[19], joihin sisältyy usein lentokuljetuksia. Ehdotettu asetus olisi viimeisin säädös tässä sarjassa. Säädösten antaminen on ainoa toimintakeino, jolla yhteisö voi luoda lentomatkustajille oikeuksia.

27. Tarkoista ja täydellisistä säännöistä hyötyisivät matkustajat, lentoasemat ja lentoyhtiöt. Lentoliikenne on hyvin kansainvälistä toimintaa, minkä vuoksi kansallisten sääntöjen väliset erot voivat aiheuttaa suuria vaikeuksia. Lisäksi matkustajien oikeuksiin liittyvät päätökset on usein tehtävä nopeasti paikan päällä, minkä vuoksi on erityisen tärkeää, että asiasta on annettu yhteisön tasolla tarkat säännöt. Tästä syystä asetus on sopivampi väline kuin direktiivi, mikä on jo todettu lentomatkustajien oikeuksien suojelua koskevien muiden toimenpiteiden yhteydessä.

28. Komissio on rajannut ehdotuksensa alueisiin, joilla tarkat yhteisön säännöt ovat välttämättömiä ja joilla sidosryhmät ovat niitä toivoneet. Asetuksessa lueteltaisiin

---

15 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta (EUVL L 46, 17.2.2004).

16 Neuvoston asetus (ETY) N:o 295/91, annettu 4 päivänä helmikuuta 1991, sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle (EYVL L 36, 8.2.1991).

17 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 889/2002, annettu 13 päivänä toukokuuta 2002, lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta (EYVL L 140, 30.5.2002).

18 Asetus (EY) N:o 261/2004.

19 Neuvoston direktiivi 90/314/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1990, matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista (EYVL L 158, 23.6.1990).

lentoasemilla ja ilma-aluksissa annettava apu, mutta siinä ei määriteltäisi yksityiskohtaisesti avun sisältöä eikä sitä, miten apua olisi tarjottava. Siinä ei myöskään käsiteltäisi muita aiheita kuten ilma-aluksessa olevia välineitä. Vaikka komissio uskoo, että yksityiskohtaisemmat yhdenmukaistetut säännöt hyödyttäisivät sekä liikuntarajoitteisia matkustajia että lentoliikenteen harjoittajia, se katsoo myös, että yhdenmukaistamisen toteuttaminen kansainvälisesti hyväksyttyjen suositusten avulla säilyttää joustavuuden ja mahdollistaa mukautumisen erityisiin olosuhteisiin.

29. Tästä syystä komissio on tukenut liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamisen helpottamista koskevaa Euroopan siviili-ilmailukonferenssin työtä. Euroopan siviili-ilmailukonferenssin suosituksissa annetaan kattavaa opastusta liikuntarajoitteisten henkilöiden auttamiseen. Suosituksissa käsitellään muun muassa liikuntarajoitteisille henkilöille sekä lentoyhtiöiden ja lentoasemien henkilöstölle annettavia tietoja, viestintävälineitä, henkilöstön koulutusta, lentoasemille pääsyä, ilma-alukseen nousuun ja siitä poistumiseen liittyviä järjestelyjä, ilma-aluksessa annettavaa apua, ilma-aluksen varusteita ja ryhmämatkoja. Euroopan siviili-ilmailukonferenssi hyväksyi äskettäin liikuntarajoitteisten henkilöiden maahuolintaa koskevat käytännesäännöt, joissa määritellään suosituksia täydentäviä periaatteita ja vaatimuksia.

30. Komission ehdotuksessa ei puututa kysymyksiin, joita on parempi käsitellä suosituksissa, ja siinä rajoitutaan aloihin, joilla yhteisön toiminnan tarve on ilmeinen ja yleisesti hyväksytty. Se on siis suhteutettu haluttuun tavoitteeseen ja sopiva olosuhteisiin, joissa tavoite pyritään saavuttamaan.

5. SOSIAALISTEN JA TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Sosiaaliset vaikutukset

31. Liikuntarajoitteisiin henkilöihin eivät lukeudu ainoastaan vammaiset, joita arvioidaan olevan yhteisössä noin 45 miljoonaa eli 10 prosenttia väestöstä, vaan myös muut henkilöt, jotka eivät pysty käyttämään lentoliikennettä ilman apua. Nämä ovat usein vanhuksia, jotka eivät pysty kävelemään pitkiä matkoja suurilla ja nykyaikaisilla lentoasemilla, vaikka pystyisivätkin itse hoitamaan jokapäiväiset askareensa. On arvioitu, että jäsenvaltioiden lentoasemilta lähtevistä ja niille saapuvista matkustajista apua annetaan noin yhdelle prosentille reittilentojen matkustajista[20] ja 1,6 prosentille tilauslentojen matkustajista[21], mikä merkitsee noin seitsemää miljoonaa avustettavaa vuodessa. Pitkällä aikavälillä väestön ikääntyminen lisää sekä vammaisten määrää – vammaisuus on iäkkään väestön keskuudessa useita kertoja todennäköisempää kuin väestössä yleensä – että sellaisten henkilöiden määrää, jotka eivät ole riittävän liikuntakykyisiä käyttääkseen lentoliikennettä omatoimisesti.

32. Ehdotus edistää merkittävästi tärkeän sosiaalisen tavoitteen saavuttamista eli sitä, että liikuntarajoitteisilla henkilöillä on tasapuoliset mahdollisuudet lentomatkustamiseen heidän lukumääränsä kasvusta ja lentoyhtiöiden kilpailupaineista huolimatta. Ilman tällaisia mahdollisuuksia he eivät ainoastaan menettäisi lentomatkustamisen välittömiä hyötyjä vaan myös sen välillisen hyödyn, jonka he saavat täysipainoisemmasta osallistumisesta yhteiskunnan taloudelliseen ja sosiaaliseen elämään. He eivät esimerkiksi voisi muiden

---

[20] Lähde: Euroopan lentoyhtiöiden liitto (AEA), joka edustaa reittiliikennettä harjoittavia lentoliikenteen harjoittajia alueellisia lentoyhtiöitä lukuun ottamatta.

[21] Lähde: Kansainvälinen tilauslentoyhtiöiden järjestö (IACA).

kansalaisten tavoin matkustaa työn takia, tavatakseen sukulaisiaan ja ystäviään tai lähteäkseen lomalle. Tästä syystä liikuntarajoitteisten henkilöiden olisi saatava lentoasemilla ja ilma-aluksissa ilmaiseksi heidän erityistarpeitaan vastaavaa apua.

33. Asetuksella taattaisiin avunanto siirryttäessä lähtöselvitystiskiltä ilma-alukseen ja ilma-aluksesta matkatavara-aulaan, mikä on nykyisin yleinen käytäntö, mutta tämän lisäksi myös määrätystä lentoasemalle saapumispisteestä ilma-alukseen ja ilma-aluksesta määrättyyn lentoasemalta poistumispisteeseen. Vastuun antaminen yhdelle elimelle kullakin lentoasemalla loisi olosuhteet saumattomalle palvelulle, jota tarjotaan keskeytyksettä ja viiveettä myös silloin, kuin matkustaja vaihtaa yhden lentoyhtiön lennolta toisen lentoyhtiön lennoille ja hänen on siirryttävä terminaalista toiseen.

34. Lentoaseman pitäjä on laajasti vastuussa palveluista koko lentoaseman alueella, joten se pystyy täyttämään tämän tehtävän paremmin kuin yksittäiset lentoyhtiöt, mistä syystä komissio ehdottaa, että lentoaseman pitäjä vastaa avun antamisesta. Pitkistä keskusteluista huolimatta lentoyhtiöt ja lentoasemat eivät ole päässeet yksimielisyyteen siitä, kenelle vastuun tulisi kuulua, eivätkä ne todennäköisesti pääse asiasta sopuun myöskään tulevaisuudessa. Jos nykyinen tilanne jatkuisi, liikuntarajoitteiset matkustajat saisivat palvelua, joka ei olisi kattava eikä saumaton.

Taloudelliset vaikutukset

35. Liikuntarajoitteisille matkustajille olisi taattava ilmaiseksi korkeatasoisen avun saanti kaikilla lentoasemilla. Heidän pitäisi myös voida vakuuttua siitä, että apua on saatavilla tulevaisuudessakin huolimatta siitä, että kustannukset kasvavat ja lentoyhtiöllä on paine alentaa niitä kilpailukykynsä säilyttämiseksi. Pyörätuolia käyttävän matkustajan avustamisesta lentoasemalla arvioidaan aiheutuvan 24 euron[22] tai 30 euron[23] kustannukset lähdön yhteydessä ja saman verran saavuttaessa. Näin ollen kustannukset olisivat melko vaatimattomat, jos liikuntarajoitteisista matkustajista aiheutuvat kokonaiskustannukset jaettaisiin kaikkien Euroopan lentomatkustajien kesken (vuonna 2003 matkustajia oli noin 590 miljoonaa). Nykyisin lentoyhtiöt tarjoavat apua yleensä ilmaiseksi, joten asetuksesta ei aiheutuisi kokonaan uusia kustannuksia alalle. On syytä huomata, että ensinnäkin kaikki liikuntarajoitteiset matkustajat eivät tarvitse kaikkea tällaista apua, ja että toisaalta asetuksessa edellytettäisiin tarjolla olevien palvelujen valikoiman laajentamista.

36. Liikuntarajoitteisten henkilöiden auttaminen vaikuttaa tätä nykyä lentoyhtiöiden voittoihin, varsinkin kun he matkustavat halvemmilla lipuilla. Kilpailu aiheuttaa painetta leikata kustannuksia, ja koska liikuntarajoitteisten matkustajien määrä kasvaa pidemmän päälle väestön ikääntymisen myötä, on kyseenalaista, voivatko lentoyhtiöt ylläpitää nykyistä avunannon tasoa lentoasemilla. Keskeinen kysymys onkin, kuinka jakaa kustannukset eri toimijoiden kesken siten, että minimoidaan taloudelliset kannustimet vähentää kuljetettavien liikuntarajoitteisten henkilöiden määrää.

37. Tilanteen jatkaminen nykyisellään ei toimisi. Tällöin kukin lentoyhtiö tarjoaisi rajallista apua omille matkustajilleen, yleensä ilmaiseksi. Lentoyhtiöllä olisi taloudellinen kannustin minimoida kuljetettavien liikuntarajoitteisten matkustajien määrä, ja ne voisivat usein tehdä niin rikkomatta kuljettamisesta kieltäytymistä koskevaa kieltoa. Tällä hetkellä lähes kaikki

---

22 Lähde: Kansainvälinen tilauslentoyhtiöiden järjestö (IACA).

23 Lähde: Euroopan lentoyhtiöiden liitto (AEA).

lentoyhtiöt hyväksyvät vastuun liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamisesta ja avustamisesta, vaikka siitä aiheutuukin huomattavia kustannuksia. Jos kuitenkin yksi lentoyhtiö muuttaisi toimintatapaansa, kilpailupaineet pakottaisivat muut joko seuraamaan perässä tai perimään avusta maksun. Kumpaakaan vaihtoehtoa ei voida hyväksyä.

38. Ehdotetulla ratkaisulla vältettäisiin tällaiset ongelmat, sillä kultakin lentoyhtiöltä perittävä maksu olisi suhteutettu niiden matkustajien kokonaismäärän, jotka nousevat sen koneisiin tai poistuvat niistä tietyllä lentoasemalla. Maksu ei olisi sidoksissa kuljetettujen liikuntarajoitteisten matkustajien määrään, joten lentoyhtiöllä ei juurikaan olisi taloudellista kannustinta vähentää heidän määräänsä. Ehdotus aiheuttaisi alalle yhden lisäkustannuksen, joka aiheutuu laajennetusta avusta, jos ihmiset sitä haluavat. Ehdotuksen tärkein taloudellinen vaikutus olisi se, että se muuttaa tapaa, jolla avunanto lentoasemilla järjestetään ja rahoitetaan. Vastuu siirtyisi lentoliikenteen harjoittajilta lentoasemien pitäjille. Lentoasemien pitäjät eivät kuitenkaan itse vastaisi kustannuksista vaan perisivät ne lentoasemia käyttäviltä lentoyhtiöiltä. Lentoyhtiöt johtaisivat kustannukset koko matkustajakunnalleen, jolloin ne jakautuisivat laajan ihmisjoukon kesken. Liikuntarajoitteista henkilöä ei tällöin nähtäisi ylimääräisenä kustannuksena, vaan häntä kohdeltaisiin samoin kuin ketä tahansa matkustajaa kaikissa vaiheissa aina lennon varaamisesta määränpäähän saapumiseen saakka.

6. YKSITTÄISIÄ ARTIKLOJA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Asetuksen 1 artiklassa ilmoitetaan asetuksen pääasiallinen tarkoitus ja soveltamisala.

Asetuksen 2 artiklassa määritellään asetuksessa käytetyt käsitteet.

Asetuksen 3 artiklassa lentoliikenteen harjoittajia ja matkanjärjestäjiä kielletään kieltäytymästä liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamisesta liikuntarajoitteisuuden perusteella. Tämä ei rajoita eräiden poikkeusten soveltamista etenkin perustelluista turvallisuussyistä, joista on säädetty laissa. Tästä säädetään 4 artiklassa.

Asetuksen 5 artiklassa liikuntarajoitteisille henkilöille annetaan oikeus saada lentoasemilla liitteessä I määriteltyä apua lennolle lähtiessään, lennolta saapuessaan ja siirtyessään lennolta toiselle. Siinä säädetään myös avuntarpeen ilmoittamisesta ennakkoon.

Asetuksen 6 artiklassa annetaan lentoasemien pitäjien vastuulle 5 artiklassa tarkoitetun avun antaminen liikuntarajoitteisille henkilöille ilmaiseksi. Lentoasemien pitäjille annetaan myös mahdollisuus periä maksuja lentoliikenteen harjoittajilta tämän avunannon rahoittamiseksi.

Asetuksen 7 artiklassa edellytetään, että lentoaseman pitäjä vahvistaa avunantoa koskevat laatuvaatimukset eri osapuolten asianmukaisen kuulemisen jälkeen.

Asetuksen 8 artiklassa säädetään, että lentoliikenteen harjoittajien on annettava liikuntarajoitteisille henkilöille ilma-aluksissa ilmaiseksi liitteessä II määriteltyä apua.

Asetuksen 9 artiklassa edellytetään, että lentoliikenteen harjoittajat ja matkanjärjestäjät toteuttavat tiettyjä avuntarpeen ennakkoilmoituksiin liittyviä järjestelyjä.

Asetuksen 10 artiklassa kielletään asetuksella luotujen velvollisuuksien rajoittaminen tai poistaminen.

Asetuksen 11 artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan nimeämään elimet, jotka vastaavat asetuksen täytäntöönpanon valvonnasta ja valitusten käsittelystä.

Asetuksen 12 artiklassa jäsenvaltiot velvoitetaan määräämään seuraamuksia asetuksen rikkomisesta.

Asetuksen 13 artiklan mukaan komission on laadittava kertomus asetuksen toimivuudesta ja tuloksista.

Asetuksen 14 artiklassa määritetään asetuksen voimaantulopäivä.

2005/0007 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista lentoliikenteessä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[24],

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[25],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[26],

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä[27],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Lentoliikenteen yhtenäismarkkinoiden tulisi hyödyttää kaikkia kansalaisia. Siksi myös liikuntarajoitteisuudesta kärsivillä henkilöillä, oli liikuntarajoitteisuuden syy sitten vamma, ikä tai jokin muu tekijä, olisi oltava samat mahdollisuudet lentomatkustamiseen kuin muillakin kansalaisilla.

(2) Liikuntarajoitteiset henkilöt olisi näin ollen hyväksyttävä kuljetettavaksi eikä heiltä saisi evätä pääsyä lennolle heidän puutteellisen liikkuvuutensa perusteella lukuun ottamatta tapauksia, joissa se on perusteltua lakisääteisten turvallisuussyiden takia.

(3) Tämän asetuksen ei pitäisi vaikuttaa matkustajien oikeuksiin, joista säädetään yhteisön lainsäädännössä ja erityisesti matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista annetussa neuvoston direktiivissä 90/314/ETY[28] ja matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 261/2004[29].

---

24 EUVL C XX, XX, s. XX
25 EUVL C XX, XX, s. XX
26 EUVL C XX, XX, s. XX
27 EUVL C XX, XX, s. XX
28 EYVL L 158, 23.6.1990, s. 59.
29 EUVL L 46, 17.2.2004, s. 1.

(4) Jotta liikuntarajoitteisilla henkilöillä olisi samanlaiset mahdollisuudet lentomatkustamiseen kuin muilla kansalaisilla, heille olisi annettava lentoasemilla ja ilma-aluksissa heidän erityistarpeidensa mukaista apua; yhteiskunnallisen osallisuuden edistämiseksi kyseisten henkilöiden tulisi saada tätä apua ilmaiseksi.

(5) Jäsenvaltioiden alueella sijaitsevilla ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla lentoasemilla annettavan avun pitäisi antaa liikuntarajoitteisille henkilöille muun muassa mahdollisuus siirtyä määrätystä lentoasemalle saapumispisteestä ilma-alukseen ja ilma-aluksesta määrättyyn lentoasemalta poistumispisteeseen, ilma-alukseen nousu ja siitä poistuminen mukaan luettuina. Avunanto olisi järjestettävä siten, että katkot ja viiveet voidaan välttää samalla kun varmistetaan korkeiden ja yhtäläisten vaatimusten soveltaminen kaikkialla yhteisössä ja voimavarojen paras mahdollinen käyttö lentoasemasta tai lentoyhtiöstä riippumatta.

(6) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi jonkin keskitetyn elimen tulisi vastata avun antamisesta lentoasemilla. Koska lentoasemien pitäjät ovat keskeisessä asemassa palvelujen tarjoamisessa koko lentoaseman alueella, avun antaminen olisi annettava niiden vastuulle.

(7) Avunanto olisi rahoitettava siten, että taakka jaetaan tasapuolisesti kaikkien lentoasemaa käyttävien matkustajien kesken ja vältetään houkutus kieltäytyä liikuntarajoitteisten matkustajien kuljettamisesta. Kultakin lentoasemaa käyttävältä lentoyhtiöltä perittävä maksu, joka on suhteutettu sen lentoasemalle tai lentoasemalta kuljettamien matkustajien määrään, vaikuttaa tehokkaimmalta rahoitustavalta.

(8) Jotta liikuntarajoitteisilla henkilöillä olisi todelliset mahdollisuudet lentomatkustamiseen, lentoyhtiöltä olisi vaadittava tietyntyyppisen avun antamista ilma-aluksissa.

(9) Toteutettavan toiminnan tavoitteita, joita ovat korkean ja yhtäläisen suojelun ja avunannon tason takaaminen kaikissa jäsenvaltioissa sekä yhdenmukaisten olosuhteiden takaaminen taloudellisten toimijoiden toiminnalle yhtenäismarkkinoilla, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden tai vaikutusten takia toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(10) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava, että niitä sovelletaan. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

(11) Jäsenvaltioiden olisi valvottava ja varmistettava, että tämän asetuksen säännöksiä noudatetaan, ja nimettävä asianmukainen elin tätä valvontatehtävää suorittamaan. Valvonta ei saisi vaikuttaa liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuteen turvautua kansallisen lainsäädännön mukaisesti tuomioistuinmenettelyyn.

(12) Tässä asetuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan lentoliikenteessä matkustavien liikuntarajoitteisten henkilöiden suojelua ja avustamista koskevat säännöt.

2. Tämän asetuksen säännöksiä sovelletaan lentoliikenteessä matkustaviin liikuntarajoitteisiin henkilöihin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta, saapuvat tällaiselle lentoasemalla tai kulkevat tällaisen lentoaseman kautta.

3. Sen estämättä, mitä 2 kohdassa säädetään, tämän asetuksen 3, 4 ja 8 artiklaa sovelletaan myös matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle, jos lento on osa matkaa, joka alkoi yhteisössä, ja jos kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

4. Tämä asetus ei vaikuta matkustajien oikeuksiin, joista säädetään matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista annetussa neuvoston direktiivissä 90/314/ETY ja matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 261/2004.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’liikuntarajoitteisella henkilöllä’ henkilöä, jonka liikuntakyky on (sensorisen tai motorisen) fyysisen vamman, kehitysvamman, iän, sairauden tai jonkin muun syyn takia rajoittunut hänen käyttäessään kulkuneuvoja ja jonka tilanne edellyttää erityishuomiota ja kaikille matkustajille tarjolla olevien palvelujen mukauttamista kyseisen henkilön tarpeisiin;

b) ’lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

c) ’lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen;

d) ’yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on voimassa oleva liikennelupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt yhteisön lentoliikenteen harjoittajien

toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92[30] mukaisesti;

e) ’matkanjärjestäjällä’ matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista 13 päivänä kesäkuuta 1990 annetun neuvoston direktiivin 90/314/ETY 2 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua matkanjärjestäjää tai välittäjää, lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajaa;

f) ’lentoaseman pitäjällä’ yhteisöä, jolle kansallisen lainsäädännön nojalla on annettu tehtäväksi huolehtia erityisesti lentoaseman infrastruktuurien hallinnasta sekä eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemajärjestelmässä;

g) ’lentoaseman käyttäjällä’ luonnollista tai oikeushenkilöä, joka kuljettaa lentoteitse matkustajia kyseiselle lentoasemalle tai kyseiseltä lentoasemalta;

h) ’lentoaseman käyttäjien komitealla’ komiteaa, joka koostuu lentoaseman käyttäjien tai niitä edustavien järjestöjen edustajista;

i) ’varauksella’ sitä, että matkustajalla on lippu tai muu todiste, joka osoittaa, että lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on hyväksynyt ja rekisteröinyt kyseisen varauksen.

3 artikla

Kuljettamisesta kieltäytymisen estäminen

1. Lentoliikenteen harjoittaja tai sen edustaja tai matkanjärjestäjä ei saa liikuntarajoitteisuuden perusteella kieltäytyä hyväksymästä varausta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta lähtevälle lennolle.

2. Lentoliikenteen harjoittaja tai sen edustaja tai matkanjärjestäjä ei saa kieltäytyä ottamasta ilma-alukseen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta lähtevää liikuntarajoitteista henkilöä:

   a) kun henkilöllä on varaus kyseiselle lennolle ja hän ilmoittautuu lähtöselvitykseen:

   – siinä määräajassa, jonka lentoliikenteen harjoittaja, matkanjärjestäjä tai valtuutettu matkatoimisto on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti) tai

   – jos määräaikaa ei ole ilmoitettu, viimeistään 60 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa; tai

   b) kun lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä siirtää henkilön toiselle lennolle siltä lennolta, jolle hänellä on varaus, siirron syystä riippumatta.

[30] EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

4 artikla

Poikkeukset, erityisehdot ja tiedottaminen

1. Se estämättä, mitä 3 artiklassa säädetään, lentoliikenteen harjoittaja tai sen edustaja tai matkanjärjestäjä voi kieltäytyä hyväksymästä varausta liikuntarajoitteiselta henkilöltä tai evätä tältä pääsyn lennolle tai pyytää, että liikuntarajoitteisen henkilön seurassa matkustaa toinen henkilö, jos se on välttämätöntä sovellettavien lakisääteisten turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi tai jos ilma-aluksen koko tai matkustamomiehistön perusteltu puuttuminen estää liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamisen, mukaan luettuina tällaisten henkilöiden nousu ilma-alukseen ja poistuminen siitä.

2. Kun lentoliikenteen harjoittaja tai sen edustaja tai matkanjärjestäjä soveltaa edellä 1 kohdassa säädettyjä poikkeuksia, sen on ilmoitettava kyseiselle liikuntarajoitteiselle henkilölle kirjallisesti viiden arkipäivän kuluessa syyt varauksen tai lennolle pääsyn epäämiselle tai saattajan vaatimiselle.

3. Lentoliikenteen harjoittajan tai sen edustajan on pyynnöstä annettava heti saataville turvallisuussäännöt, joita se soveltaa liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamiseen, sekä tiedot kaikista tällaisten henkilöiden tai liikkumisvälineiden kuljettamista koskevista rajoituksista, jotka johtuvat ilma-aluksen koosta tai matkustamomiehistön puuttumisesta. Matkanjärjestäjän on pyynnöstä annettava heti saataville järjestämiinsä, myymiinsä tai myytäväksi tarjoamiinsa matkapaketteihin, pakettilomiin ja pakettikiertomatkoihin sisältyviin lentoihin liittyvät turvallisuussäännöt ja rajoitukset.

5 artikla

Oikeus avunsaantiin lentoasemilla

1. Kun liikuntarajoitteinen henkilö lähtee tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta, lentoaseman pitäjän on annettava liitteessä I määriteltyä apua siten, että kyseinen henkilö pääsee lennolle, jolle hänellä on varaus, edellyttäen, että henkilön erityisestä avuntarpeesta on ilmoitettu lentoliikenteen harjoittajalle tai matkanjärjestäjälle vähintään 24 tuntia ennen lennon julkistettua lähtöaikaa.

2. Jos 1 kohdan mukaista ilmoitusta ei ole tehty, lentoaseman pitäjän on toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet antaakseen liitteessä I määriteltyä apua siten, että kyseinen henkilö pääsee lennolle, jolle hänellä on varaus.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa annettuja säännöksiä sovelletaan sillä edellytyksellä, että

   a) henkilö ilmoittautuu lähtöselvitykseen:

   – siinä määräajassa, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti) tai

   – jos määräaikaa ei ole ilmoitettu, viimeistään tunti ennen julkistettua lähtöaikaa; tai

b) henkilö saapuu 6 artiklan 4 kohdan mukaisesti määrättyyn pisteeseen lentoasemalla:

– siinä määräajassa, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti) tai

– jos määräaikaa ei ole ilmoitettu, viimeistään kaksi tuntia ennen julkistettua lähtöaikaa.

4. Kun liikuntarajoitteinen henkilö kulkee lentoaseman kautta tai lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä siirtää hänet jollekin toiselle lennolle siltä lennolta, jolle hänellä on varaus, lentoaseman pitäjän on toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet antaakseen liitteessä I määriteltyä apua siten, että kyseinen henkilö pääsee lennolle, jolle hänellä on varaus.

5. Kun liikuntarajoitteinen henkilö saapuu lentäen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle, lentoaseman pitäjän on annettava liitteessä I määriteltyä apua siten, että kyseinen henkilö pääsee 6 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuun poistumispisteeseensä lentoasemalta.

6 artikla

Vastuu avun antamisesta lentoasemilla

1. Lentoaseman pitäjän on annettava liikuntarajoitteisille henkilöille liitteessä I määriteltyä apua korvauksetta. Lentoaseman pitäjä voi antaa apua itse tai tehdä muiden osapuolten kanssa sopimuksen sen tarjoamisesta.

2. Lentoaseman pitäjä, joka antaa apua 1 kohdan mukaisesti, voi periä lentoasemaa käyttäviltä lentoliikenteen harjoittajilta maksun tämän avun rahoittamiseksi.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun maksun on oltava kustannusperusteinen ja avoin, ja ennen sen määräämistä on kuultava lentoaseman käyttäjien komiteaa, jos sellainen on olemassa. Maksu on jaettava lentoasemaa käyttävien lentoliikenteen harjoittajien kesken suhteessa siihen matkustajamäärän, jonka kukin niistä kuljettaa kyseiselle lentoasemalle ja kyseiseltä lentoasemalta.

4. Kuultuaan lentoaseman käyttäjiä (lentoaseman käyttäjien komitean kautta, jos sellainen on olemassa) sekä liikuntarajoitteisia matkustajia edustavia järjestöjä lentoaseman pitäjän on määrättävä terminaalirakennuksessa ja sen ulkopuolella saapumis- ja poistumispisteet, joissa liikuntarajoitteiset henkilöt voivat helposti ilmoittaa saapumisestaan lentoasemalla ja pyytää apua. Tällaiset pisteet on määrättävä vähintään terminaalirakennusten sisääntuloissa, lähtöselvitysauloissa, rautatie-, metro- ja linja-autoasemilla, taksitolpilla ja lähinnä terminaalirakennuksia sijaitsevilla pysäköintialueilla.

7 artikla

Avunannon laatuvaatimukset

1. Lukuun ottamatta lentoasemia, joiden vuotuinen liikennemäärä on alle kaksi miljoonaa matkustajaa, lentoaseman pitäjän on vahvistettava laatuvaatimukset liitteessä I määritellylle avulle ja määritettävä niiden noudattamiseksi tarvittavat voimavarat kuultuaan lentoaseman käyttäjiä (lentoaseman käyttäjien komitean kautta, jos sellainen on olemassa) sekä liikuntarajoitteisia matkustajia edustavia järjestöjä. Näitä vaatimuksia asetettaessa on otettava täysimääräisesti huomioon kansainvälisesti tunnustetut toimintatavat ja käytännesäännöt, jotka koskevat liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljettamisen helpottamista. Lentoaseman pitäjän on julkaistava laatuvaatimuksensa.

2. Lentoliikenteen harjoittaja ja lentoaseman pitäjä voivat sopia, että lentoaseman pitäjä tarjoaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentoasemalle ja lentoasemalta kuljettamille matkustajille korkeampilaatuista apua kuin liitteessä I mainituissa vaatimuksissa määritellään tai ylimääräisiä palveluja liitteessä I mainittujen palvelujen lisäksi. Näiden rahoittamiseksi lentoaseman pitäjä voi periä lentoliikenteen harjoittajalta 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun maksun lisäksi ylimääräistä maksua, jonka on oltava kustannusperusteinen ja avoin; ennen maksun määräämistä on kuultava kyseistä lentoliikenteen harjoittajaa.

8 artikla

Lentoliikenteen harjoittajien antama apu

Lentoliikenteen harjoittajan on annettava liitteessä II määriteltyä apua korvauksetta liikuntarajoitteiselle henkilölle, joka lähtee tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta tai kulkee sellaisen kautta, edellyttäen, että kyseinen henkilö täyttää 5 artiklan 3 kohdassa asetetut ehdot.

9 artikla

Avuntarpeesta ilmoittaminen

1. Lentoliikenteen harjoittajan tai matkanjärjestäjän on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet, jotta se voi ottaa vastaan ilmoituksia liikuntarajoitteisten henkilöiden avuntarpeesta kaikissa myyntipisteissään, jotka sijaitsevat perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla jäsenvaltioiden alueilla, puhelin- ja Internet-myynti mukaan luettuina.

2. Kun lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä saa ilmoituksen avuntarpeesta, sen on välittömästi tiedotettava ilmoituksesta:

   – lähtö-, saapumis- ja kauttakulkulentoasemien pitäjille ja

   – lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle, jos varausta ei ole tehty kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on heti lennon lähdön jälkeen ilmoitettava saapumislentoaseman pitäjälle, mikäli se sijaitsee perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella, liitteessä I määriteltyä apua tarvitsevien liikuntarajoitteisten henkilöiden lukumäärä ja tarvittavan avun luonne.

10 artikla

Velvollisuuksista luopumista koskeva kielto

Tämän asetuksen mukaisia liikuntarajoitteisiin henkilöihin kohdistuvia velvollisuuksia ei voida rajoittaa eikä niistä voida luopua.

11 artikla

Asetuksen rikkominen

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä elin, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanon valvonnasta jäsenvaltion alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien ja niille saapuvien lentojen osalta. Tämän elimen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia kunnioitetaan, tämän asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen laatuvaatimusten noudattaminen mukaan luettuna. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nimetty elin komissiolle.

2. Mille tahansa 1 kohdan mukaisesti nimetylle elimelle tai muulle jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle elimelle voidaan tehdä valituksia tämän asetuksen väitetystä rikkomisesta. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä tiedottaakseen liikuntarajoitteisille henkilöille heille tämän asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksistaan ja mahdollisuudesta tehdä valituksia nimetylle elimelle.

12 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle viimeistään asetuksen voimaantulopäivänä ja ilmoitettava niiden muutoksista viipymättä.

13 artikla

Kertomus

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1 päivään tammikuuta 2010 mennessä kertomuksen tämän asetuksen toimivuudesta ja tuloksista. Kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia tämän asetuksen säännösten yksityiskohtaisemmasta täytäntöönpanosta tai sen muuttamisesta.

14 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan --[31].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

[31] Vuoden kuluttua siitä, kun asetus on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

LIITE I

Lentoasemien pitäjien antama apu

Tarvittava apu ja järjestelyt, jotta liikuntarajoitteiset henkilöt voivat:

– ilmoittaa lentoasemalle saapumisestaan ja avuntarpeestaan 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuissa määrätyissä pisteissä terminaalirakennuksissa ja niiden ulkopuolella

– siirtyä määrätystä pisteestä lähtöselvitystiskille

– tehdä lähtöselvityksen ja kirjata matkatavarat

– siirtyä lähtöselvitystiskiltä ilma-alukseen ja läpäistä maastapoistumis- ja tullimuodollisuudet ja turvatarkastukset

– nousta ilma-alukseen siten, että käytössä on hissi, pyörätuoli tai muuta tarvittavaa apua

– siirtyä ilma-aluksen ovelta istumapaikalle

– viedä matkatavaroita ilma-alukseen ja tuoda ne sieltä

– siirtyä istumapaikaltaan ilma-aluksen ovelle

– poistua ilma-aluksesta siten, että käytössä on hissi, pyörätuoli tai muuta tarvittavaa apua

– siirtyä ilma-aluksesta matkatavara-aulaan ja noutaa matkatavaransa sekä läpäistä maahantulo- ja tullimuodollisuudet

– siirtyä matkatavara-aulasta määrättyyn pisteeseen

– läpikulkumatkalla ollessaan päästä jatkolennolle siten, että apua annetaan ilma-aluksessa ja terminaalissa sekä tarvittaessa terminaalien välillä.

Liikkumisvälineiden maahuolinta, sähköpyörätuolit mukaan luettuina (sillä edellytyksellä, että kuljetustarpeesta on ilmoitettu 24 tuntia etukäteen eivätkä ilma-aluksen mahdolliset tilarajoitukset estä kuljetusta).

Vaurioituneiden tai kadonneiden liikkumisvälineiden tilapäinen korvaaminen.

Sertifioitujen palvelukoirien maahuolinta tarvittaessa.

Lennolle pääsemiseksi tarvittavien tietojen antaminen ymmärrettävässä muodossa.

LIITE II

Lentoliikenteen harjoittajien antama apu

Sertifioitujen palvelukoirien kuljettaminen matkustamossa kansallisia määräyksiä noudattaen lennoilla, joiden aikataulun mukainen kesto on alle viisi tuntia.

Yhden liikkumisvälineen kuljettaminen kutakin liikuntarajoitteista matkustajaa kohden, sähköpyörätuolit mukaan luettuina (sillä edellytyksellä, että kuljetustarpeesta on ilmoitettu 24 tuntia etukäteen eivätkä ilma-aluksen mahdolliset tilarajoitukset estä kuljetusta).

Lentoa koskevien tietojen antaminen ymmärrettävässä muodossa.

Istumapaikan järjestäminen liikuntarajoitteisten henkilöiden yksityisten tarpeiden mukaisesti pyynnöstä ja turvallisuusvaatimuksia noudattaen.