EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 16.2.2005
KOM(2005) 47 slutlig

2005/0007 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om funktionshindrade personers rättigheter i samband med flygresor

(text av betydelse för EES)

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. INLEDNING

1. Den inre marknaden för lufttransporter har gett EU-medborgarna stora vinster, bland annat i form av ett ökat utbud av destinationer och lufttrafikföretag samt lägre biljettpriser. Den har bidragit till att ge majoriteten av medborgarna tillgång till lufttransporttjänster, som numera ofta är nödvändiga för ett aktivt deltagande i det ekonomiska och sociala livet. Flygresor är exempelvis ofta en förutsättning för arbete, besök hos släkt och vänner, fritid och turism. Dålig tillgång till detta kan för många medborgare utgöra ett allvarligt hinder för integrationen, vilket är till skada för samhället som helhet. Därför bör funktionshindrade personer ha samma möjligheter att resa med flyg som andra medborgare, oavsett om deras funktionshinder beror på handikapp, ålder eller andra faktorer. Funktionshindrade resenärer måste kunna känna sig säkra på att deras behov kommer att tillgodoses i hela Europeiska gemenskapen, oavsett vilket flygbolag eller vilken flygplats som de planerar att använda.

2. Kommissionen högprioriterar därför frågan om att garantera funktionshindrade personers rättigheter. Redan 2000 tog den upp den allmänna frågan i ett meddelande om skydd av flygpassagerarnas intressen[1], 2001 aviserade den sin avsikt att agera för att skydda användares rättigheter i sin vitbok om transportpolitiken fram till 2010[2] och 2002 offentliggjorde den ett samrådsdokument om lufttrafikföretagens avtal med passagerare där operativa frågor behandlades[3]. I dokumentet angavs flera tänkbara sätt att förbättra passagerares rättigheter, och berörda parter uppmanades att inkomma med synpunkter på vilka frågor som borde föranleda åtgärder från Europeiska unionens sida. Kommissionen har gjort en detaljerad analys av de många svaren och lyssnat på berörda parter och kommit fram till att det är frågan om skydd för funktionshindrade personer som har högsta prioritet.

3. Kommissionen anser dock inte att en politik för att värna funktionshindrade personers intressen skall begränsas till luftfartssektorn. Den har stött forskningsprogram som rör anpassningen av olika transportmedel till funktionshindrade personers behov och som omfattar bussar med lägre golvnivå samt tillgänglighet för bussar och tåg. Detta har mynnat ut i lagstiftningsinitiativ eller kommer att göra det[4]. När det gäller järnvägssektorn har initiativ tagits till ett flertal åtgärder. För det första håller man på grundval av direktivet om

---

1 Skydd av flygpassagerarnas intressen i Europeiska unionen - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3 Airlines' contracts with passengers. Samrådsdokument från Generaldirektoratet för energi och transport, 21.6.2002. De svar som samrådsdokumentet gav upphov till och en detaljerad sammanfattning av reaktionerna finns på följande webbplats: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Europarlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG (EGT L 42, 13.2.2002); Kommissionens beslut 2002/735/EG av den 30 maj 2002 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet hos delsystemet "Rullande materiel" i det transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg som avses i artikel 6.1 i direktiv 96/48/EG (EGT L 275, 11.10.2002); Kommissionens beslut 2002/735/EG av den 30 maj 2002 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet hos delsystemet "Infrastruktur" i det transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg som avses i artikel 6.1 i direktiv 96/48/EG (EGT L 245, 12.9.2002).

driftskompatibiliteten hos järnvägssystem för konventionella tåg[5] på att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Dessa omfattar även tillgängligheten för funktionshindrade personer, och avsikten är att kommissionen skall kunna anta ett beslut under 2005. För det andra antog kommissionen i mars 2004, såsom aviserats i kommissionens meddelande om ett integrerat järnvägsområde[6], ett förslag till förordning om rättigheterna för resenärer som använder internationella tjänster, vilket även omfattar funktionshindrade personer[7]. På sjöfartsområdet har man genom det ändrade direktivet om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg infört krav som rör säkerheten för funktionshindrade personer[8].

4. Dessa initiativ bör ses som ett led i gemenskapens politik för att bekämpa diskriminering. I artikel 21 i Europeiska unionens stadga om grundläggande rättigheter fastställs som allmän princip att all diskriminering på grund av bland annat kön, ras, hudfärg, etniskt eller socialt ursprung, genetiska särdrag, språk, religion eller övertygelse, politisk eller annan åskådning, tillhörighet till nationell minoritet, förmögenhet, börd, funktionshinder, ålder eller sexuell läggning skall vara förbjuden. Dessutom får gemenskapen enligt artikel 13 i EG-fördraget vidta lämpliga åtgärder för att bekämpa diskriminering på grund av kön, ras, etniskt ursprung, religion eller övertygelse, funktionshinder, ålder eller sexuell läggning, inom gemenskapens behörighetsområden. Rådet antog den 27 november 2000 direktiv 200/78/EG om inrättande av en allmän ram för likabehandling[9]. Detta direktiv förbjuder all direkt eller indirekt diskriminering på grund av religion eller övertygelse, funktionshinder, ålder eller sexuell läggning[10]. När det gäller funktionshinder erkänner detta direktiv att underlåtenhet att vidta rimliga anpassningsåtgärder på arbetsplatsen kan utgöra diskriminering. Rent konkret innebär denna skyldighet att arbetsgivare måste vidta positiva åtgärder för att se till att funktionshindrade personer behandlas rättvist. Kommissionen tog initiativet till att göra 2003 till Europeiska handikappåret, vilket sedan stöddes av rådet. För att uppnå resultat som sträckte sig längre till 2003 och få fram en hållbar och fungerande strategi för handikappfrågor antog kommissionen i oktober 2003 meddelandet [KOM(2003) 650] Lika möjligheter för personer med funktionshinder - En europeisk handlingsplan. Den anser också att det är nödvändigt att utmana negativa attityder, öka medvetenheten, främja utbyten av erfarenheter och stärka samarbetet mellan alla berörda parter.

2. RESULTAT AV SAMRÅDEN

5. Kommissionens samrådsdokument om flygbolagens kontrakt fick en stark respons. Inte mindre än 47 bidrag inkom från olika aktörer, framför allt flygbolag och deras organisationer, konsumentorganisationer, ministerier och offentliga organ. Samrådsprocessen mynnade ut i en stor enighet om att gemenskapslagstiftningen bör skydda funktionshindrade personers rättigheter. Det rådde allmän enighet om att omotiverad vägran att transportera passagerare på

---

5 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg - EGT L 344, 18.12.2001.

6 Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet - Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde - KOM(2002) 18, 12.9.2002.

7 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

8 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/24/EG av den 14 april 2003 om ändring av rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg - EUT L 123, 17.5.2003.

9 EGT L 303, 2.12.2000, s. 16.

10 Diskriminering på grund av kön och ras eller etniskt ursprung omfattas av andra direktiv.

grund av funktionshinder måste förbjudas, för att förhindra orättvis behandling. Samtidigt ansågs det allmänt att lufttrafikföretagen borde ha rätt att vägra att transportera passagerare av säkerhetsskäl, om detta var berättigat och föreskrivet i lag för att förhindra missbruk. Det rådde också enighet om att funktionshindrade personer inte skall behöva betala för den assistans de behöver för att kunna resa med flyg, utan att kostnaderna bör fördelas jämnt på alla resenärer.

6. Man var alltså överens om mycket, men stötestenen var den starka oenigheten i frågan om det var flygplatserna eller flygbolagen som skulle ha ansvaret för assistansen på flygplatserna. De flesta flygbolagen ansåg att det var flygplatserna som skulle tillhandahålla assistansen före och efter flygningen, eftersom detta tillhörde deras ansvarsområde. Denna assistans skulle organiseras centralt på varje flygplats och finansieras genom en avgift som varje flygbolag skulle betala i proportion till det antal passagerare som bolaget transporterade till och från den flygplatsen. Flygplatserna hävdade att det var flygbolagen som skulle axla ansvaret, eftersom det var de som hade kontakterna med passagerarna och satt inne med informationen om funktionshindrade passagerare och deras behov.

7. Denna diskussion har nu pågått ett tag, men frågan har fortfarande inte avgjorts. Flygbolagens och flygplatsernas frivilliga åtaganden omfattar behandlingen av funktionshindrade personer[11], men de säger inget om vem som skall ha ansvaret för att tillhandahålla assistans på flygplatserna. Med tanke på vilken stor betydelse rörligheten har för den sociala integrationen får frågan inte lämnas olöst, och den kan endast lösas genom lagstiftning. Därför har kommissionen beslutat att lägga fram detta förslag till förordning. Därmed kommer två grundläggande mål att uppnås. För det första förhindras orättvis behandling, dvs. att personer nekas att resa med flyg på grund av funktionshinder. För det andra garanteras att funktionshindrade passagerare kostnadsfritt får den assistans de behöver för att i praktiken ha möjlighet att resa med flyg.

8. Kommissionen är medveten om de seriösa ansträngningar som de flesta flygbolag och flygplatser gör för att tillgodose funktionshindrade personers behov. I detta hänseende ligger faktiskt flyget före de flesta andra sektorer. Kommissionen är också medveten om det värdefulla arbete som Europeiska civila luftfartskonferensen bedrivit under åren för att underlätta resandet för funktionshindrade personer[12]. Kommissionen vill dock se till att goda rutiner iakttas på alla gemenskapens flygplatser och på alla flygningar som avgår från dem och att situationen inte försämras trots att antalet funktionshindrade passagerare kommer att öka på grund av en åldrande befolkning, och trots det starka trycket på flygbolagen att sänka kostnaderna för att klara sig i konkurrensen.

3. INNEHÅLLET I FÖRORDNINGEN

Klausul om rättvis behandling

9. Om flygbolagen inte skulle ta ut hela kostnaden för assistansen från sina funktionshindrade passagerare, vilket skulle vara helt oacceptabelt, skulle de kunna frestas att neka

---

[11] Airline Passenger Service Commitment och Airport Voluntary Commitment on Passenger Service, som lades fram i samband med dialogen mellan Europeiska civila luftfartskonferensen och Europeiska unionen, Lissabon den 10 maj 2001.

[12] Europeiska civila luftfartskonferensen: Dokument 30, del 1, Facilitation, med bilagan Code of good conduct in ground-handling for persons with reduced mobility.

funktionshindrade passagerare att resa med flyget för att slippa dessa kostnader. Flygbolagen skulle också kunna oroa sig för potentiella säkerhetsrisker eller oberättigade reaktioner från andra passagerare. Kommissionen vill inte påstå att ett sådant beteende är vanligt, men anser ändå att resenärerna måste ges garantier för att de inte kommer att nekas transport på grund av funktionshinder. Ett flygbolag eller en researrangör kan neka att antingen godkänna bokningar från funktionshindrade personer eller vägra dem ombordstigning när de väl kommit till flygplatsen. Därför föreslår kommissionen att flygbolagen, när det gäller flygningar som avgår från flygplatser belägna i en medlemsstat som omfattas av fördraget, inte skall ha rätt att vägra att godta bokningar eller neka ombordstigning för passagerare på grund av funktionshinder. Förbudet mot att vägra att godta bokningar eller neka någon ombordstigning skall också gälla för passagerare som avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen i en medlemsstat som omfattas av fördraget, om denna flygning är ett led i en resa som inleddes i gemenskapen och det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

10. Denna garanti kan dock inte vara absolut. Transport av personer med mycket allvarliga funktionshinder eller av många passagerare med funktionshinder på samma flygning kan strida mot vederbörligen fastställda säkerhetskrav. Exempelvis skulle det kunna leda till att evakueringen av ett plan i en nödsituation blev oacceptabelt långsam eller besvärlig. Därför kommer flygbolagen och lufttrafikföretagen enligt förslaget till förordning att ha rätt att vägra att transportera resenärer när detta sker för att följa föreskrivna säkerhetsregler. För att förhindra missbruk skall de dock vara skyldiga att både skriftligen underrätta de resenärer som nekas transport om skälen för detta och se till att de säkerhetsregler som de tillämpar på transport av personer med funktionshinder görs allmänt tillgängliga.

Assistans på flygplatser: några distinktioner

11. För att kunna resa med flyg kan funktionshindrade personer behöva assistans som fyller deras särskilda behov. Exempelvis kan de behöva hjälp för att ta sig från träffpunkten för avresande på en flygplats till sitt flygplan och, vid ankomsten, för att ta sig från flygplanet till flygplatsens träffpunkt för ankommande. Sådan assistans tolkas ibland som att man vid incheckningsdisken skall tillhandahålla en rullstol och en assisterande person, men detta är ett förenklat synsätt som inte beaktar att behoven kan vara mycket varierande.

12. För det första sätter det likhetstecken mellan funktionshinder och en handikappad person som inte kan gå och som därför behöver rullstol. Detta stämmer visserligen för somliga, men andra har funktionshinder som inte påverkar deras förmåga att gå, de kan t.ex. vara blinda eller döva. De kan snarare ha behov av vägledning för att hitta rätt, eller av att meddelas väsentlig information i tillgänglig form, när det gäller t.ex. incheckningsdisken, avgångsgaten och tid för ombordstigning. Det är inte heller säkert att den resenär som behöver hjälp med att ta sig runt på en flygplats har något handikapp. Det finns exempelvis många äldre som inte behöver någon assistans i sitt dagliga liv, men som inte klarar att gå de långa avstånden på flygplatserna. De moderna flygplatserna blir allt större och mer komplexa, vilket medför att personer som annars klarar sig själva behöver assistans där. Europeiska civila luftfartskonferensen har i sitt arbete med att underlätta resandet utarbetat en definition som uttrycker denna mångfald och som kommissionen följer i detta förslag.

13. För det andra är det inte nödvändigtvis så att assistansen inleds vid incheckningsdisken inför avgången eller avslutas i bagagehallen vid ankomsten. En del resenärer med funktionshinder kan anlända till bilparkeringar, busstationer eller tågstationer och de kan behöva hjälp för att ta sig därifrån till incheckningsdisken. De kan också behöva ytterligare

hjälp för att ta sig från bagagehallen, där de ofta lämnas utan assistans, till punkten för avfärd från flygplatsen. Resenärer som överförs från en flygning till en annan kan behöva assistans för att ta sig från en gate till en annan och eventuellt från en terminal till en annan. Funktionshindrade personer kan också behöva ytterligare hjälp på vägen, exempelvis hjälp med att klara incheckning, säkerhetskontroll och passkontroll samt hjälp med att hämta sitt bagage och ta sig genom tullen. Detta betyder inte att alla resande med funktionshinder skulle vilja ha sådana mer omfattande tjänster utan endast att sådana skulle finnas tillgängliga vid behov. Det betyder inte heller att assistansen nödvändigtvis måste tillhandahållas överallt på flygplatsen, utan snarare till och från mötesplatser där resande med funktionshinder enkelt kan begära sådan assistans.

14. För att funktionshindrade personer verkligen skall få möjlighet att resa med flyg måste assistansen ges en bred tolkning. Alla typer av assistans måste alltid finnas tillgängliga och därför bör den föreslagna förordningen innehålla en fastställd standardförteckning över de tjänster som skall tillhandahållas på flygplatser i gemenskapen. Eftersom detta är en fråga om rättvisa och social integration skall funktionshindrade personer inte behöva betala för denna assistans, utan kostnaderna bör fördelas på alla flygpassagerare. Såsom förklarats har samrådet visat att aktörerna inom sektorn stöder denna princip, men flygbolagen och flygplatserna är oeniga om vem som skall ha ansvaret för organiseringen och finansieringen av assistansen. Detta kan endast lösas genom gemenskapslagstiftning.

Assistans på flygplatser: alternativen

15. Vilket alternativ skulle vara bäst för funktionshindrade resande som avreser från eller anländer till flygplatser belägna i medlemsstaterna: att flygplatserna eller flygbolagen har ansvaret för assistansen? En förutsättning för att funktionshindrade personer skall ha full tillgång till flygresor är att de kan känna sig säkra på att de kommer att få den assistans som de behöver, oavsett vilken flygplats eller vilket flygbolag som de använder. En sådan säkerhet kan endast uppnås genom garantier om att de kostnadsfritt kommer att erbjudas assistans av hög kvalitet på alla flygplatser belägna i EU:s medlemsstater. Resenärer med funktionshinder måste också kunna känna sig säkra på att de kommer att få samma hjälp och samma höga standard på behandlingen oavsett vilket flygbolag de använder.

16. Ett konkret mål bör vara att se till att utvidgad assistans erbjuds i sömlös form på alla flygplatser. Detta innebär att avbrott i servicen och överföring från en leverantör till en annan i möjligaste mån skall undvikas, eftersom sådant ofta leder till förseningar och tvingar de resande att vänta på ny assisterande personal. Det blir betydligt enklare att tillhandahålla en sömlös tjänst till rimlig kostnad om endast ett organ har ansvaret på varje flygplats. Då blir det också lättare att utnyttja stordriftsfördelar, exempelvis när det gäller tillhandahållande och drift av fordon och lyftutrustning.

17. Ledningsenheten har många olika ansvarsområden på hela flygplatsen, vilket ger den en lämplig position för att tillhandahålla en omfattande och sömlös service. Kommissionen föreslår därför att ledningsenheten skall ha ansvaret för att organisera och finansiera assistansen åt funktionshindrade personer som behöver resa med flyg. Den kan sedan tillhandahålla assistansen i egen regi eller lägga ut den på underleverantörer. Vad gäller alternativ två skulle det inte vara rimligt att vänta sig att ett flygbolag skulle tillhandahålla assistans på hela flygplatsen, både för sina egna passagerare och för passagerare som överförs mellan lufttrafikföretag, i både den terminal som flygbolaget använder och i andra terminaler.

18. Ett andra mål bör vara att se till att flygbolagen inte ges incitament till att minska det antal funktionshindrade personer som det transporterar. Om ett flygbolag skulle ha ansvaret för assistansen på varje flygplats där det bedrev trafik och därmed skulle få kostnader som i princip stod i proportion till det antal funktionshindrade resenärer som det transporterade, så skulle en del bolag kunna frestas att transportera så få funktionshindrade resenärer som möjligt. De skulle visserligen inte direkt kunna vägra att låta funktionshindrade resa utan att bryta mot klausulen om rättvis behandling, men de skulle kunna avskräcka dem från det genom att tillhandahålla dålig service eller missbruka säkerhetsreglerna. Om ryktet spred sig om detta skulle funktionshindrade personer snart börja undvika dem. De flesta lufttrafikföretag skulle avvisa ett sådant beteende, men om några få skulle göra det och därmed sänka kostnaderna avsevärt skulle det bli en stark press på de övriga att följa efter. Följaktligen skulle möjligheterna att resa med flyg i praktiken minska.

19. Detta kan undvikas om flygbolagen betalar en avgift som står i proportion till det antal passagerare som de transporterar till och från en flygplats, så att avgifterna är oberoende av det antal funktionshindrade personer som reser med det enskilda bolaget. Detta skulle avsevärt minska incitamenten för flygbolag att minimera det antal funktionshindrade personer som det transporterar (det skulle inte undanröja dem helt eftersom flygbolagen skulle behöva tillhandahålla viss assistans ombord på flygplanen). Ett sätt att genomföra detta är att man inrättar ett centraliserat system på varje flygplats och sedan låter organisatören ta ut en avgift av alla flygbolag som använder flygplatsen i proportion till det antal passagerare som varje flygbolag transporterar till och från den. Det är återigen flygplatsens ledningsenhet som är mest lämpad för att ta ut en sådan avgift, som skulle vara kostnadsbaserad, öppet redovisad och fastställd efter samråd med lufttrafikföretagen. Alla flygbolag som använder en flygplats skulle behöva betala avgiften, oavsett om det är EG-lufttrafikföretag eller lufttrafikföretag från tredjeländer.

20. Förordningen skulle ålägga flygplatsernas ledningsenheter att tillhandahålla angivna tjänster för resenärer med funktionshinder (se bilaga I i förslaget), för att uppnå vissa sociala mål. Detta betyder inte att en enda modell kommer att föreskrivas för alla omständigheter, utan stor flexibilitet kommer att tillåtas. För det första kommer inte några kvalitetsstandarder att införas centralt utan varje ledningsenhet skall själv definiera dessa och ange vilka resurskrav som de ger upphov till, efter samråd med de lufttrafikföretag som använder flygplatsen och organisationer som företräder resenärer med funktionshinder. Detta kommer att göra det möjligt att anpassa standarder och specifikationer till de olika flygplatsernas och flygplanstypernas storlek och särdrag.

21. För det andra kommer förslaget till förordning att ge varje ledningsenhet rätt att välja om den skall tillhandahålla assistansen i egen regi eller upphandla tjänster från underleverantörer som t.ex. flygbolag, så länge som de följer villkoren i gemenskapens lagstiftning om offentlig upphandling[13]. Om ledningsenheten upphandlar assistans utifrån skall den ha rätt att välja mellan att lägga ut kontraktet på en enda underleverantör eller att dela upp upphandlingen på flera olika underleverantörer efter terminal, flygbolag eller på det sätt som verkar bäst. Det bör noteras att de tjänster som levereras åt flygplatsernas ledningsenheter inte omfattas av

[13] Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna - EGT L 199, 9.8.1993.

direktivet om marktjänster[14]. Det direktivet omfattar tjänster som leverantörer utför åt användarna av flygplatsen (huvudsakligen lufttrafikföretag) och syftet är att inom vissa gränser garantera fritt tillträde till denna marknad. De två rättsakterna skulle därmed varken överlappa varandra eller leda till inkonsekvenser.

Assistans ombord på flygplanen

22. En del tjänster för funktionshindrade passagerare tillhandahålls ombord på flygplanet och tillhör därmed på ett naturligt sätt lufttrafikföretagens ansvarsområden. Några exempel är transport av rullstolar och annan rörlighetsutrustning samt transport av ledarhundar för synskadade, som de flesta flygbolag tillåter i kabinen (se bilaga II i förslaget till förordning). När det gäller flygningar som avgår från en flygplats belägen i en medlemsstat föreslår kommissionen att flygbolagen skall åläggas att tillhandahålla dessa tjänster kostnadsfritt.

Underrättelse om behovet av assistans

23. Om flygplatserna och flygbolagen känner till de funktionshindrade resenärernas särskilda behov redan innan resan inleds blir det lättare för dem att organisera assistansen, tillhandahålla snabb service och utnyttja sina resurser på bästa sätt. I dag är det ofta så att de inte får någon förhandsinformation utan själva måste klara av situationen bäst de kan. Det skulle vara att gå för långt att göra förhandsvarningen till ett villkor för assistansen, eftersom många flygplatser och flygbolag redan tillhandahåller en tillfredsställande service även utan förhandsinformation. Gemenskapslagstiftningen bör snarare uppmuntra passagerarna att lämna förhandsbesked, utan att skapa något som i praktiken skulle innebära en skyldighet att göra detta. Kommissionen föreslår en väl avvägd mekanism. Om funktionshindrade resenärer lämnar förhandsbesked om sina behov så skall flygplatserna vara skyldiga att ge dem sådan assistans att kommer med på sina flygningar. Om inget förhandsbesked lämnas måste de endast göra sitt bästa för att se till att de kommer med på sina flygningar. Detta skulle uppmuntra förhandsbesked utan att införa en skyldighet som skulle vara ett steg tillbaka jämfört med situationen i dag.

Kontroll av efterlevnaden

24. Funktionshindrade resenärer befinner sig i underläge om flygbolagen eller flygplatserna underlåter att fullgöra sina skyldigheter, så det kommer att vara nödvändigt med en strikt kontroll av att den föreslagna förordningen efterlevs. Kommissionens förslag innehåller därför en artikel som föreskriver att medlemsstaterna skall fastställa påföljder för bristande efterlevnad och utse organ som skall ansvara för genomförandet av denna förordning och hantera klagomål från passagerarna. Dessa bestämmelser ligger för övrigt väldigt nära bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.[15]

---

[14] Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen - EGT L 272, 25.10.1996.

[15] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 - EUT L 46, 17.2.2004.

4. SUBSIDIARITET OCH PROPORTIONALITET

25. Gemenskapen har skapat en inre marknad för lufttransporter där lufttrafikföretagen verkar under enhetliga regler. Reglerna omfattar inte bara tillträdet till marknaden utan även skyddet av passagerarna. Precis som andra flygpassagerare reser många funktionshindrade personer mellan medlemsstaterna, och det skulle därmed vara till stor nytta för dem med ett skydd som harmoniserats på hög nivå. Utan harmonisering skulle de i bästa fall omfattas av olika rättigheter och i sämsta fall helt sakna rättsligt skydd. De skulle dessutom ha svårt att veta sina rättigheter vid resor inom Europa och därmed ha svårt att hävda dem. Utan harmonisering skulle dessutom flygbolagen vara tvungna att bedriva sin verksamhet under många olika regler, vilket skulle öka kostnaderna och leda till betungande förfaranden. Därför skulle inte de grundläggande gemenskapsmålen kunna uppnås med nationella regler, även om alla dessa gav ett starkt skydd, och nationella regler skulle till och med kunna göra det svårare att uppnå målen.

26. Gemenskapen har länge varit medveten om behovet av harmoniserade regler för skydd av flygpassagerare. Den har antagit lagstiftning om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning[16], om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar[17] och nu senast om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar[18]. Dessutom har kommissionen antagit lagstiftning om paketresor, som ofta omfattar lufttransporter[19]. Den föreslagna förordningen skulle därmed vara den senaste i en lång rad rättsakter. Lagstiftning är det enda medel som står till gemenskapens förfogande när det gäller att skapa rättigheter för flygpassagerare.

27. Både passagerare, flygplatser och flygbolag skulle gagnas av tydliga och heltäckande regler. Luftfarten är i hög grad en internationaliserad sektor, så skillnader mellan reglerna i olika länder kan orsaka allvarliga problem. Det är också så att beslut som rör passagerares rättigheter ofta måste fattas snabbt på platsen, vilket gör det ännu värdefullare med exakta regler på gemenskapsnivå. Följaktligen är en förordning ett bättre verktyg än ett direktiv, vilket man också kommit fram till när det gäller andra åtgärder för att skydda flygpassagerares rättigheter.

28. Kommissionen har begränsat sitt förslag till de områden där exakta gemenskapsregler är nödvändiga och faktiskt efterfrågas av aktörerna. Förordningen kommer att innehålla en förteckning över den assistans som skall ges på flygplatser och ombord på flygplan. Assistansen kommer dock inte att definieras i detalj, det kommer inte att specificeras hur den skall tillhandahållas och förordningen kommer inte att omfatta andra frågor som utrustningen ombord på flygplanen. Kommissionen godtar att en mer detaljerad harmonisering skulle gagna både de funktionshindrade resenärerna och lufttrafikföretagen, men kommissionen anser att man genom att göra detta genom internationellt erkända rekommendationer skulle bevara flexibiliteten och möjliggöra anpassning till specifika omständigheter.

---

16 Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik - EGT L 36, 8.2.1991.

17 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor - EGT L 140, 30.5.2002.

18 Förordning (EG) nr 261/2004.

19 Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang - EGT L 158, 23.6.1990.

29. Kommissionen har därför gett sitt stöd till Europeiska civila luftfartskonferensens arbete för att underlätta resor för funktionshindrade personer. Deras rekommendationer innehåller omfattande riktlinjer för assistans till funktionshindrade personer, och de omfattar sådant som information till funktionshindrade personer, flygbolag och flygplatspersonal, kommunikationsmöjligheter, utbildning av personal, tillgänglighet för flygplatser, arrangemang för ombordstigning och avstigning, assistans ombord, utrustning i flygplanet och gruppresor. I deras nyligen antagna uppförandekod avseende marktjänster för funktionshindrade personer fastställs ytterligare principer och standarder.

30. Kommissionens förslag undviker sådana frågor som det passar bättre att behandla i rekommendationer, och begränsas till områden där behovet av gemenskapsåtgärder är uppenbart och allmänt accepterat. Åtgärden står därmed i proportion till det mål som skall uppnås och är anpassat till omständigheterna.

5. BEDÖMNING AV DE SOCIALA OCH EKONOMISKA EFFEKTERNA

Sociala effekter

31. Gruppen funktionshindrade personer omfattar inte bara handikappade, som uppskattas till omkring 45 miljoner personer i gemenskapen eller 10 % av befolkningen som helhet, utan även andra personer som inte kan resa med flyg utan assistans. Det handlar ofta om äldre som inte klarar att gå de långa avstånden på de stora, moderna flygplatserna, även om rörligheten inte utgör något hinder i deras dagliga liv. Man beräknar att av de passagerare som avreser från eller anländer till medlemsstaternas flygplatser utnyttjas assistans av 1 % på reguljärflyget[20] och 1,6 % på charterflyget[21], vilket ger omkring sju miljoner fall av assistans varje år. På längre sikt kommer den åldrande befolkningen att leda till en ökning av antalet personer med funktionshinder (som är många gånger vanligare bland äldre medborgare än i befolkningen som helhet) och antalet personer som inte är tillräckligt rörliga för att kunna resa med flyg utan assistans.

32. Förslaget kommer att vara ett stort steg på vägen mot ett viktigt socialt mål, nämligen att funktionshindrade personer skall ha samma tillgång till lufttransporttjänster som andra, trots att de blir allt fler och trots den hårda konkurrens som flygbolagen är utsatta för. Utan sådana möjligheter skulle de inte bara förlora de direkta fördelarna av flygresandet utan också den indirekta att bättre integreras i samhällets ekonomiska och sociala liv. De skulle till exempel inte kunna resa i arbetet, besöka släkt och vänner och resa på semester på samma sätt som andra medborgare. Därför bör de få kostnadsfri assistans på flygplatser och ombord på flygplan så att deras särskilda behov tillgodoses.

33. Förordningen kommer att garantera assistans inte bara vid förflyttning från incheckningsdisken till flygplanet och från flygplanet till bagagehallen (vilket är det vanliga i dag) utan även från en fastställd träffpunkt för avresande på flygplatsen till flygplanet och från flygplanet till en fastställd träffpunkt för ankommande för avfärd från flygplatsen. Om ansvaret ges till ett organ på varje flygplats kommer det att upprätta förutsättningarna för en sömlös tjänst, utan avbrott och förseningar, även när en passagerare byter flygbolag och överförs mellan terminaler.

---

[20] Källa: AEA (Association of European Airlines) som företräder företag som driver schemalagd trafik, dock inte regionala flygbolag.

[21] Källa: IACA (International air carrier association) som företräder charterflyget.

34. Ledningsenheten har ett brett ansvar för tjänster på hela flygplatsen och är därför bättre lämpad för denna uppgift än de enskilda flygbolagen; därför har kommissionen föreslagit att ansvaret bör vila på denna enhet. Trots långa diskussioner har flygbolagen och flygplatserna inte lyckats bli eniga om vem som skall ha ansvaret och det är inte sannolikt att de kommer att lyckas i framtiden. Detta innebär att om funktionshindrade passagerare, om ingenting ändras, skulle erbjudas en tjänst som varken var komplett eller sömlös.

Ekonomiska effekter

35. Funktionshindrade passagerare bör garanteras assistans av hög standard som tillhandahålls kostnadsfritt på alla flygplatser. De måste dessutom kunna känna sig säkra på att assistans kommer att erbjudas också i framtiden, trots de ökade kostnaderna och pressen på flygbolagen att sänka kostnaderna för att behålla sin konkurrenskraft, Kostnaden för assistans på flygplatsen för en rullstolsburen resenär har uppskattats till 24[22] eller 30[23] euro per avgång och lika mycket per ankomst, vilket får betraktas som försumbart om dessa kostnader fördelas på alla flygresenärer i Europa (omkring 590 miljoner passagerare 2003). Redan i dag tillhandahåller flygbolagen vanligtvis kostnadsfri assistans, så förordningen skulle inte leda till helt nya kostnader för sektorn. Det bör också noteras att dels är det inte alla funktionshindrade passagerare som behöver alla typer av assistans och dels innebär förordningen att utbudet av tillgängliga tjänster måste utvidgas.

36. I dag påverkar assistansen till funktionshindrade personer flygbolagens vinster, särskilt när dessa personer reser med billigare biljetter. Med tanke på konkurrensen, som pressar flygbolagen till att sänka kostnaderna, och det ökade antal funktionshindrade passagerare som en åldrande befolkning på sikt kommer att leda till, är det tveksamt om flygbolagen kommer att kunna fortsätta att erbjuda flygplatsassistans på dagens nivå. Kärnfrågan är då hur man skall fördela kostnaderna på de olika aktörerna på ett sätt som inte uppmuntrar till att minimera antalet funktionshindrade personer som reser med flyg.

37. Det skulle inte fungera att bibehålla status quo. Detta skulle innebära att varje flygbolag tillhandahöll begränsad assistans till sina egna passagerare, vanligtvis kostnadsfritt. Ett flygbolag skulle ha ekonomiska incitament för att minimera antalet funktionshindrade passagerare som transporteras och skulle ofta kunna göra det utan att bryta mot förbudet mot att neka ombordstigning. I dag tar nästan alla lufttrafikföretag sitt ansvar när det gäller att transportera och assistera personer med funktionshinder, vilket leder till betydande utgifter för dem. Om ett bolag skulle ändra sin policy skulle emellertid konkurrenstrycket tvinga övriga bolag att följa efter eller börja ta betalt för assistansen. Båda lösningar skulle vara oacceptabla.

38. Den lösning som föreslås innebär att dessa problem undviks, eftersom de avgifter som skall tas ut av varje flygbolag kommer att stå i proportion till det totala antal passagerare som det bolaget transporterar till eller från den berörda flygplatsen. Avgiften skulle vara oberoende av det antal funktionshindrade passagerare som reser med bolaget, och därmed har flygbolaget inte några större ekonomiska incitament för att få ner antalet funktionshindrade resenärer. Förslaget kommer att innebära att en ytterligare kostnad påförs sektorn, nämligen kostnaden när personer behöver utvidgad assistans. Den huvudsakliga ekonomiska effekten är att förordningen kommer att ändra sättet att organisera och finansiera assistansen på

---

22 Källa: IACA (International Air Carrier Association).

23 Källa: AEA (Association of European Airlines).

flygplatser. Ansvaret kommer att överföras från lufttrafikföretagen till flygplatsernas ledningsenheter. Ledningsenheterna kommer dock inte själva att stå för kostnaderna utan ta ut dem av de flygbolag som använder flygplatserna. Flygbolagen kommer i sin tur att ta ut kostnaderna av alla sina passagerare så att de fördelas på ett stort antal medborgare. Därmed skulle en funktionshindrad person inte betraktas som en merkostnad utan välkomnas som en passagerare, i alla steg från biljettbokningen till ankomsten på slutmålet.

6. KOMMENTARER ARTIKEL FÖR ARTIKEL

I artikel 1 anges förordningens grundläggande syfte och tillämpningsområde.

I artikel 2 definieras termer som används i förordningen.

Artikel 3 förbjuder lufttrafikföretag och researrangörer att vägra att transportera funktionshindrade personer på grund av deras funktionshinder. Detta påverkar inte tillämpningen av vissa undantag, framför allt av motiverade säkerhetsskäl som fastställts i lagstiftning, enligt artikel 4.

Artikel 5 ger funktionshindrade personer rätt till ett antal assistanstjänster på flygplatser i samband med avgång och ankomst samt vid transit. Dessa tjänster anges i bilaga I. Artikeln innehåller också bestämmelser om förhandsanmälan av assistansbehovet.

I artikel 6 fastställs att det är flygplatsernas ledningsenheter som har ansvaret för att erbjuda funktionshindrade personer kostnadsfri assistans enligt artikel 5 och att de har rätt att ta ut avgifter av lufttrafikföretagen för att finansiera denna assistans.

Enligt artikel 7 skall ledningsenheten efter vederbörliga samråd fastställa kvalitetsstandarder för assistansen.

Enligt artikel 8 skall lufttrafikföretagen erbjuda funktionshindrade personer kostnadsfri assistans ombord på flygplanen såsom anges i bilaga II.

Enligt artikel 9 skall lufttrafikföretagen och researrangörerna vidta vissa åtgärder vad gäller förhandsbesked om assistansbehov.

I artikel 10 fastställs att förpliktelserna enligt denna förordning inte får begränsas eller elimineras.

Enligt artikel 11 skall medlemsstaterna utse organ som ansvarar för genomförandet av förordningen och hanteringen av klagomål.

Enligt artikel 12 skall medlemsstaterna fastställa påföljder för överträdelser.

Enligt artikel 13 skall kommissionen rapportera om tillämpningen av förordningen och vad den lett till för resultat.

I artikel 14 fastställs dagen för förordningens ikraftträdande.

2005/0007 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om funktionshindrade personers rättigheter i samband med flygresor

(text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[24],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[25],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[26],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[27], och

av följande skäl:

(1) Den inre marknaden för luftfartstjänster bör gagna alla medborgare. Därför bör personer med funktionshinder ha samma möjligheter som andra medborgare att resa med flyg, oavsett om deras nedsatta rörelseförmåga beror på handikapp, ålder eller andra faktorer.

(2) Funktionshindrade personer bör därför accepteras för transport och inte nekas transport på grund av sin begränsade rörlighet, utom när detta är motiverat av säkerhetsskäl och föreskrivs i lagstiftning.

(3) Denna förordning bör inte påverka andra rättigheter för resenärer som fastställs i gemenskapslagstiftningen och framför allt i rådets direktiv 90/314/EEG om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang[28] och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91[29].

---

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

(4) För att ge personer med funktionshinder samma möjligheter att resa med flyg som andra medborgare, bör man på flygplatser och ombord på flygplan tillhandahålla assistans som fyller funktionshindrade personers särskilda behov; med tanke på den sociala integrationen bör denna assistans vara kostnadsfri för de berörda personerna.

(5) Den assistans som ges på flygplatser som är i en medlemsstat som omfattas av fördraget bör, bland annat, göra det möjligt för funktionshindrade personer att ta sig från en fastställd träffpunkt för avresande på flygplatsen till flygplanet samt från flygplanet till en fastställd träffpunkt för ankommande på flygplatsen, inbegripet av- och påstigning. Assistansen bör organiseras på ett sådant sätt att störningar och förseningar undviks, samtidigt som en hög och likvärdig standard säkras i hela gemenskapen och resurserna utnyttjas på bästa sätt, oavsett vilken flygplats eller vilket lufttrafikföretag som berörs.

(6) För att uppnå dessa mål bör assistansen på flygplatser tillhandahållas av en central enhet. Eftersom flygplatsens ledningsenhet har en central funktion när det gäller tillhandahållandet av tjänster på hela flygplatsen, bör detta ansvar läggas på denna enhet.

(7) Assistansen bör finansieras så att kostnaderna fördelas jämnt på alla passagerare som använder en flygplats, för att motverka negativa incitament för transport av funktionshindrade resenärer. En avgift som tas ut av varje flygbolag som använder en flygplats i proportion till det antal resenärer som bolaget transporterar till och från flygplatsen, tycks vara det effektivaste finansieringssättet.

(8) För att ge funktionshindrade personer praktisk möjlighet att resa med flyg bör lufttrafikföretagen åläggas att tillhandahålla vissa former av assistans ombord på flygplanen.

(9) Den åtgärd som skall vidtas syftar till att garantera skydd och assistans på en hög och likvärdig nivå i alla medlemsstater samt att se till att de ekonomiska aktörerna verkar under harmoniserade villkor på den inre marknaden. Dessa mål kan på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre uppnås på gemenskapsnivå, och därmed kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(10) Medlemsstaterna bör fastställa påföljder som skall tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och se till att de verkställs. Påföljderna bör vara effektiva, stå i proportion till överträdelsen och vara avskräckande.

(11) Medlemsstaterna bör utöva tillsyn och se till att denna förordning efterlevs samt utse ett lämpligt organ som ansvarar för genomförandet. Denna tillsyn bör inte påverka funktionshindrade personers rätt att söka rättslig upprättelse i domstol enligt nationell lagstiftning.

(12) Denna förordning är förenlig med de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som framför allt erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs regler för skydd och assistans åt funktionshindrade personer i samband med flygresor.

2. Bestämmelserna i denna förordning är tillämpliga på funktionshindrade personer i samband med flygresor när det gäller avfärd från, ankomst till eller transitering genom en flygplats belägen på territoriet till en medlemsstat som omfattas av fördraget.

3. Utan hinder av punkt 2 skall artiklarna 3, 4 och 8 också vara tillämpliga på resenärer som avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen på territoriet till en medlemsstat som omfattas av fördraget, om flygresan är ett led i en resa som inleddes i gemenskapen och det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

4. Denna förordning skall inte påverka andra rättigheter för passagerare som fastställs i rådets direktiv 90/314/EEG om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med:

a) *funktionshindrad person:* en person vars rörelseförmåga är nedsatt på grund av fysiskt (sensoriskt eller motoriskt) eller psykiskt funktionshinder eller på grund av annat handikapp, ålder eller sjukdom, vid användning av transportmedel, och vars situation förutsätter att särskild hänsyn tas och att utbudet av de tjänster som erbjuds resenärerna anpassas till personens behov,

b) *lufttrafikföretag:* ett lufttransportföretag med giltig operativ licens,

c) *lufttrafikföretag som utför flygningen:* ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med en passagerare eller på uppdrag av en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med den passageraren,

d) *EG-lufttrafikföretag:* ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag[30],

e) *researrangör:* en arrangör av resepaket eller en återförsäljare i den mening som avses i artikel 2.2-2.3 i rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang, lufttrafikföretag undantagna,

f) *flygplatsens ledningsenhet:* en enhet som i enlighet med nationell lagstiftning framför allt har till uppgift att administrera flygplatsens infrastrukturer samt att samordna och kontrollera den verksamhet som aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller berört flygplatssystem bedriver,

g) *användare av en flygplats:* varje fysisk eller juridisk person som med flyg transporterar passagerare från eller till den berörda flygplatsen,

h) *användarkommitté:* en kommitté bestående av företrädare för användarna av flygplatsen eller de organisationer som företräder dessa,

i) *bokning*: det faktum att en passagerare har en biljett eller annat bevis som visar att bokningen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören.

Artikel 3

Förbud mot att vägra transport

1. Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör får inte på grund av en resenärs funktionshinder vägra att godkänna en bokning för en flygning som avgår från en flygplats som omfattas av denna förordning.

2. Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör får inte neka en person med funktionshinder ombordstigning på en flygning som avgår från en flygplats som omfattas av denna förordning

   a) när denna person har en bokning på den berörda flygningen och kommer till incheckningen

   på den tidpunkt som skriftligen angetts i förväg (även elektroniskt) av lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå, eller

   om ingen tidpunkt angetts, senast 60 minuter före den offentliggjorda avgångstiden eller

   b) när personen av ett lufttrafikföretag eller en researrangör överförs från en flygning som personen är inbokad på till en annan flygning, oavsett skälen för detta.

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

Artikel 4

Undantag, särskilda villkor och information

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 3 får ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör vägra att godkänna en bokning från en funktionshindrad person, neka ombordstigning för en funktionshindrad person eller kräva att en person med funktionshinder måste ha en ledsagare med sig, för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som vederbörligen fastställts i lagstiftning eller om flygplanets storlek eller kabinpersonals giltiga frånvaro förhindrar transport av funktionshindrade personer, inbegripet ombordstigning och avstigning.

2. Ett lufttrafikföretag, dess agent eller en researrangör som använder sig av undantag enligt punkt 1 skall skriftligen underrätta den berörda funktionshindrade personen om sina skäl för detta; detta skall ske inom fem arbetsdagar från det att bokningen eller ombordstigningen nekats eller villkoret om en medföljande person uppställts.

3. Ett lufttrafikföretag eller dess agent skall på begäran omedelbart tillhandahålla de säkerhetsregler som lufttrafikföretaget tillämpar på transport av funktionshindrade personer samt varje begränsning avseende transport av funktionshindrade personer eller hjälpmedel på grund av flygplanets storlek eller kabinpersonals frånvaro. En researrangör skall på begäran omedelbart tillhandahålla sådana säkerhetsregler och begränsningar när det gäller flygningar som ingår i paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som den organiserar, säljer eller bjuder ut för försäljning.

Artikel 5

Rätt till assistans på flygplatser

1. När en funktionshindrad person avreser från en flygplats som omfattas av denna förordning skall ledningsenheten tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I, på ett sådant sätt att personen kan ta det flyg som bokningen avser, under förutsättning att det berörda lufttrafikföretaget eller den berörda researrangören underrättats om personens särskilda behov av sådan assistans senast 24 timmar före flygningens offentliggjorda avgångstid.

2. Om ingen har underrättelse enligt punkt 1 gjorts, skall ledningsenheten göra alla rimliga ansträngningar för att tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I på ett sådant sätt att den berörda personen kan ta det flyg som hans eller hennes bokning avser.

3. Bestämmelserna i punkterna 1 och 2 skall tillämpas under förutsättning att

   a) personen kommer till incheckningen

   - på den tidpunkt som skriftligen angetts i förväg (även elektroniskt) av lufttrafikföretaget eller researrangören, eller

   - om ingen tidpunkt angetts, senast en timme före den offentliggjorda avgångstiden, eller

b) personen anländer till en plats på flygplatsen som fastställts i enlighet med artikel 6.4

- på den tidpunkt som skriftligen angetts i förväg (även elektroniskt) av lufttrafikföretaget eller researrangören, eller

- om ingen tidpunkt angetts, senast två timmar före den offentliggjorda avgångstiden.

4. När en funktionshindrad person med funktionshinder transiterar genom en flygplats eller överförs av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från det flyg som personens bokning avser till ett annat flyg, skall ledningsenheten göra alla rimliga ansträngningar för att tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I på ett sådant sätt att den berörda personen kan ta den flygning som han eller hon är inbokad på.

5. När en person med funktionshinder anländer till en flygplats som omfattas av den här förordningen skall ledningsenheten tillhandahålla den assistans som anges i bilaga I på ett sådant sätt att den berörda personen kan nå träffpunkten för avfärd från flygplatsen enligt artikel 6.4.

Artikel 6

Ansvaret för assistans på flygplatser

1. Flygplatsens ledningsenhet skall kostnadsfritt ge personer med funktionshinder den assistans som anges i bilaga I. Ledningsenheten får tillhandahålla assistansen i egen regi eller lägga ut den på underleverantörer.

2. En ledningsenhet som tillhandahåller assistans enligt punkt 1 får ta ut en avgift av de lufttrafikföretag som använder flygplatsen, för att finansiera denna assistans.

3. Den avgift som avses i punkt 2 skall vara kostnadsbaserad, öppet redovisad och fastställd efter samråd med flygplatsens användarkommitté, om det finns en sådan. Den skall fördelas på de lufttrafikföretag som använder en flygplats i proportion till det antal passagerare som varje lufttrafikföretag transporterar till och från den flygplatsen.

4. Efter samråd med flygplatsanvändarna, genom användarkommittén om det finns en sådan, och organisationer som företräder resenärer med funktionshinder, skall flygplatsens ledningsenhet fastställa träffpunkter för avresande och träffpunkter för ankommande, belägna inuti och utanför terminalbyggnaderna, där funktionshindrade personer enkelt kan anmäla sin ankomst till flygplatsen och begära assistans. Den skall fastställa sådana träffpunkter åtminstone vid ingångarna till terminalbyggnader, vid incheckningsdiskar, i tåg-, tunnelbane- och busstationer, vid taxistationer samt vid de bilparkeringar som ligger närmast terminalbyggnaderna.

Artikel 7

Kvalitetsstandarder för assistansen

1. Med undantag för flygplatser med en årstrafik på mindre än två miljoner passagerarrörelser, skall flygplatsernas ledningsenheter fastställa kvalitetsstandarder för den assistans som anges i bilaga I och avgöra vilka resurser som krävs för att uppfylla dem, efter samråd med flygplatsanvändarna genom användarkommittén, om en sådan existerar, och organisationer som företräder funktionshindrade resenärer. När dessa standarder fastställs skall full hänsyn tas till internationellt erkända strategier och uppförandekoder som syftar till att underlätta resandet för funktionshindrade personer. Ledningsenheten skall offentliggöra sina kvalitetsstandarder.

2. När det gäller resenärer som ett lufttrafikföretag transporterar till och från en flygplats, kan det berörda lufttrafikföretaget och ledningsenheten avtala att ledningsenheten skall tillhandahålla assistans av högre standard än enligt punkt 1 eller tillhandahålla fler tjänster än vad som anges i bilaga I. För att finansiera detta får ledningsenheten utöver den avgift som avses i artikel 6.2 ta ut en avgift av det berörda lufttrafikföretaget som skall vara öppet redovisad, kostnadsbaserad och fastställd efter samråd med detta företag.

Artikel 8

Lufttrafikföretagens assistans

Ett lufttrafikföretag skall kostnadsfritt tillhandahålla den assistans som anges i bilaga II till funktionshindrade personer som avreser från eller transiterar genom en flygplats som omfattas av denna förordning, förutsatt att personen uppfyller de villkor som anges i artikel 5.3.

Artikel 9

Underrättelse om behovet av assistans

1. Ett lufttrafikföretag eller en researrangör skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att, vid alla sina försäljningsställen på territoriet till en medlemsstat som omfattas av fördraget, inbegripet telefonförsäljning och Internetförsäljning, ta emot underrättelser om behov av assistans från personer med funktionshinder.

2. När lufttrafikföretag eller researrangörer tar emot underrättelser om behov av assistans skall de omedelbart meddela detta

   - till ledningsenheterna på avgångs-, ankomst- och transitflygplatserna, och

   - till det lufttrafikföretag som utför flygningen, om bokningen inte gjorts hos det lufttrafikföretaget.

3. Omedelbart efter avgång skall det lufttrafikföretag som utför flygningen meddela ledningsenheten på den flygplats som är resans slutmål, om denna är belägen på

territoriet till en medlemsstat som omfattas av fördraget, hur många personer med funktionshinder som behöver sådan assistans som anges i bilaga 1 och vilken typ av assistans det rör sig om.

Artikel 10

Ansvarsbegränsning

Förpliktelserna gentemot funktionshindrade personer enligt denna förordning får inte begränsas eller elimineras.

Artikel 11

Överträdelser

1. Varje medlemsstat skall utse ett organ som ansvarar för genomförandet av denna förordning med avseende på flygningar som avgår från eller ankommer till flygplatser inom dess territorium och flygningar från tredje land till sådana flygplatser. När så är lämpligt skall detta organ vidta de åtgärder som är nödvändiga för att garantera att de funktionshindrade passagerarnas rättigheter respekteras, bland annat att de kvalitetsstandarder som avses i artikel 7.1 uppfylls. Medlemsstaterna skall meddela kommissionen vilket organ som har utsetts.

2. Klagomål som rör påstådda överträdelser av denna förordning kan lämnas in till varje organ som utsetts enligt punkt 1 eller till varje annat behörigt organ som utsetts av en medlemsstat. Medlemsstaterna skall vidta åtgärder för att informera funktionshindrade personer om deras rättigheter enligt denna förordning och om möjligheten att rikta klagomål till detta utsedda organ.

Artikel 12

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa regler om påföljder för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Påföljderna skall vara effektiva, stå i proportion till överträdelsen och vara avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag då förordningen träder i kraft och skall utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.

Artikel 13

Rapportering

Senast den 1 januari 2010 skall kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av förordningen och vad den lett till för resultat. Denna rapport skall vid behov kompletteras med lagstiftningsförslag som omfattar ett mer detaljerat genomförande av bestämmelserna i denna förordning eller ändringar av förordningen.

Artikel 14

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den --[31].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

[31] Ett år efter dagen för offentliggörandet i EUT.

BILAGA I

Assistans som skall tillhandahållas av flygplatsernas ledningsenheter

Assistans och åtgärder som är nödvändiga för att funktionshindrade personer skall kunna

– meddela sin ankomst till flygplatsen och sin begäran om assistans på de fastställda träffpunkter inuti och utanför terminalbyggnaderna som avses i artikel 5.5,

– förflytta sig från en sådan fastställd plats till incheckningsdisken,

– checka in och registrera bagage,

– förflytta sig från incheckningsdisken till flygplatsen och genomgå emigrations-, tull- och säkerhetsförfaranden,

– gå ombord på flygplanet, med hjälp av hissar, rullstolar eller annan assistans som kan behövas,

– förflytta sig från flygplanets dörr till sina platser,

– förvara och hämta sitt bagage på flyget,

– förflytta sig från sina platser till flygplanets dörr,

– stiga av flygplanet, med hjälp av hissar, rullstolar eller annan assistans som kan behövas,

– förflytta sig från flygplanet till bagagehallen, hämta sitt bagage och genomgå immigrations- och tullförfaranden,

– förflytta sig från bagagehallen till en fastställd träffpunkt,

– ta sig till anslutningsflyg, vid transit, med assistans både i flygplanet och på marken samt inuti och mellan terminaler efter behov.

Markhantering av hjälpmedel, inbegripet elektriska rullstolar (förutsatt att detta meddelats 24 timmar i förväg och med förbehåll för eventuella utrymmesbegränsningar ombord på flygplanet).

Tillfällig ersättning av skadade eller förlorade hjälpmedel.

Markhantering av godkända ledarhundar, i förekommande fall.

Förmedling, i tillgänglig form, av den information som den funktionshindrade personer behöver för att kunna resa med flyg.

BILAGA II

Assistans av lufttrafikföretag

Transport av godkända ledarhundar i kabinen, med förbehåll för nationella bestämmelser och för flygningar med en schemalagd flygtid på mindre än fem timmar.

Transport av ett hjälpmedel per funktionshindrad passagerare, inbegripet elektriska rullstolar (förutsatt att detta meddelats 24 timmar i förväg och med förbehåll för eventuella utrymmesbegränsningar ombord på flygplanet).

Förmedling, i lättillgänglig form, av information om flygningen.

Anpassning av sittplatsen för att tillgodose enskilda funktionshindrade personer behov, på begäran och med förbehåll för säkerhetskrav.