EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 16.2.2005
KOM(2005) 47 lõplik

2005/0007 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul

(EMPs kohaldatav tekst)

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1. SISSEJUHATUS

1. Õhutranspordi ühtne turg on toonud eurooplastele olulisi hüvesid, sealhulgas sihtkohtade ja lennuettevõtjate suurema valiku ning madalamad hinnad. See on aidanud teha õhutranspordi kättesaadavaks enamikule kodanikest, kelle jaoks see on nüüd majandus- ja ühiskonnaelus aktiivseks osalemiseks sageli möödapääsmatu. Näiteks on õhusõit sageli vältimatu seoses tööga, sugulaste ja sõprade külastamisega ning puhkuse nautimisega ja turismireisidega; ning selle halb kättesaadavus võib tõsiselt takistada paljude kodanike integratsiooni, tuues kahju ühiskonnale tervikuna. Sellest tulenevalt peaksid võrreldavad õhusõiduvõimalused olema kättesaadavad inimestele, kellel on puude, vanuse või mõne muu teguri tõttu piiratud liikumisvõime. Liikumispuudega reisijad peavad olema kindlad, et nende vajadusi rahuldatakse kogu Euroopa Ühenduses, olenemata sellest, millist lennuettevõtjat või lennujaama nad kavatsevad kasutada.

2. Seepärast on komisjon kuulutanud esmatähtsaks liikumispuudega isikute õigused. Juba aastal 2000 tõstatas komisjon selle üldküsimuse teatises lennureisijate kaitse kohta[1], 2001. aastal teatas oma 2010. aasta transpordipoliitika valges raamatus[2] kavatsusest tegutseda kasutajate õigustest lähtudes ning 2002. aastal avaldas nõuandva dokumendi lennuettevõtjate lepingute kohta reisijatega; milles käsitleti praktilisi küsimusi[3]. Selles dokumendis määrati kindlaks terve rida võimalusi reisijate õiguste parandamiseks ning kutsuti sidusrühmi üles kommenteerima, millised küsimused vajavad Euroopa Liidu meetmeid. Pärast arvukate vastuste põhjalikku analüüsi ja sidusrühmade ärakuulamist on komisjon jõudnud seisukohale, et liikumispuudega inimeste kaitse on esmase tähtsusega.

3. Siiski ei arva komisjon, et liikumispuudega isikuid soosiv poliitika peaks piirduma üksnes õhutranspordiga. Komisjon on toetanud uurimisprogramme erinevate transpordivahendite kohandamiseks nende vajadustele, hõlmates madalapõhjalisi busse ning lühi- ja pikamaabusside ning rongide ligipääsetavust, mis on viinud või viivad seadusandlike algatusteni[4]. Raudteetranspordi puhul on käivitatud rohkem meetmeid. Alustuseks on tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime direktiivi[5] alusel väljatöötamisel tehnilised kirjeldused koostalitlusvõime kohta, mis hõlmab liikumispuudega isikute juurdepääsunõudeid, et komisjonil oleks võimalik võtta otsus vastu 2005. aastal. Teiseks,

---

1 Lennureisijate kaitse Euroopa Liidus - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3 Lennuettevõtjate lepingud reisijatega. Energia ja transpordi peadirektoraadi nõuandev dokument, 21.6.2002. Nõuandev dokument, vastused ja vastukajade üksikasjalik kokkuvõte on saadaval Internetis aadressil http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2001. aasta direktiiv 2001/85/EÜ reisijateveoks mõeldud sõidukite, millel on lisaks juhiistmele veel rohkem kui kaheksa istekohta, erieeskirjade kohta - EÜT L 42, 13.2.2002; Komisjoni otsus 2002/735/EÜ, nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 nimetatud üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku veeremi alasüsteemi tehnilised koostalitlusnõuded - EÜT L 275, 11.10.2002; Komisjoni 30. mai 2002. aasta otsus 2002/732/EÜ, nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 nimetatud üleeuroopalise kiirraudteevõrgu infrastruktuuri alamsüsteemi tehniliste koostalitlusnõuete kohta - EÜT L 245, 12.9.2002.

5 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiv 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta - EÜT L 110, 20.4.2001.

nagu teatati komisjoni teatises integreeritud raudteepiirkonna kohta[6]. võttis komisjon 2004. aasta märtsis vastu ettepaneku rahvusvahelisi teenuseid kasutavate reisijate, sealhulgas liikumispuudega inimeste õigusi käsitleva määruse kohta[7]. Meretranspordi osas kehtestati muudetud direktiiviga reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta liikumispuudega isikute ohutust käsitlevad nõuded[8].

4. Neid algatusi tuleks vaadelda ühenduse mittediskrimineerimise poliitika taustal. Põhiõiguste harta artiklis 21 on sätestatud üldpõhimõte, mille kohaselt on keelatud igasugune diskrimineerimine soo, rassi, nahavärvuse, etnilise või sotsiaalse päritolu, geneetiliste omaduste, keele, usutunnistuse või veendumuste, poliitiliste või muude arvamuste, rahvusvähemusse kuulumise, varalise seisundi, sünnipära, puuete, vanuse või seksuaalse sättumuse tõttu. Lisaks võimaldab EÜ asutamislepingu artikkel 13 ühendusel võidelda oma pädevusvaldkondades soost, rassist, rahvusest, usutunnistusest või veendumustest, puudest, vanusest ja seksuaalsest sättumusest tingitud diskrimineerimise vastu. Nõukogu võttis 27. novembril 2000 vastu direktiivi 2000/78/EÜ[9], „millega kehtestatakse üldine raamistik võrdseks kohtlemiseks töö saamisel ja kutsealale pääsemisel". Selle direktiiviga keelatakse igasugune otsene või kaudne usutunnistusest või veendumustest, puudest, vanusest või seksuaalsest sättumusest tingitud diskrimineerimine[10]. Seoses puudega tunnistatakse selles direktiivis, et mõistliku töötamiskoha pakkumata jätmine töökohas võib kujutada endast diskrimineerimist. Praktilises mõttes nõuab selline kohustus tööandjatelt positiivsete meetmete võtmist puuetega inimeste õiglase kohtlemise tagamiseks. Komisjon tuli välja algatusega nimetada aasta 2003 Euroopa puuetega inimeste aastaks, millega tuli hiljem kaasa nõukogu. Et saavutada tulemusi pärast aastat 2003 ning leida puudega seotud küsimustele jätkusuutlik ja toimiv lähenemisviis, võttis komisjon 2003. aasta oktoobris vastu teatise [KOM(2003) 650] „Võrdsed võimalused puuetega inimestele: Euroopa tegevuskava". Lisaks sellele peab komisjon vajalikuks kummutada negatiivseid hoiakuid, tõsta teadlikkust, edendada kogemuste vahetamist ning tugevdada koostööd kõigi asjaomaste poolte vahel.

2. KONSULTATSIOONI TULEMUSED

5. Komisjoni nõuandev dokument lennuettevõtjate lepingute kohta leidis tugevat vastukaja. Laekus vähemalt 47 vastust erinevatelt sidusrühmadelt, eelkõige lennuettevõtjatelt ja nende ühingutelt, tarbijaorganisatsioonidelt, ministeeriumidelt ja valitsusasutustelt. Konsultatsiooniprotsessis käigus jõuti üksmeelele, et ühenduse õigus peaks kaitsma liikumispuudega isikute õigusi. Oldi ühisel arvamusel, et põhjendamatu vedamisest keeldumine piiratud liikumisvõime tõttu tuleb keelata, et vältida ebaõiglast kohtlemist. Teisalt mööndi üldiselt, et lennuettevõtjatel peaks olema lubatud vedamisest keelduda ohutusest tulenevatel kaalutlustel, kui see on korralikult põhjendatud ja seadusega nõutav, et vältida kuritarvitusi. Samuti oldi ühel meelel, et liikumispuudega reisijatelt ei tohiks võtta tasu õhutranspordi kasutamiseks vajaliku abi eest, vaid et kulud tuleks hajutada kõigi reisijate vahel.

---

6 Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile - Euroopa integreeritud raudteepiirkonna suunas - KOM(2002) 18, 23.1.2002.

7 Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu rahvusvaheliste rongireisijate õigusi ja kohustusi käsitleva määruse kohta - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

8 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/24/EÜ, millega muudetakse direktiivi 98/18/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta - EÜT L 123, 17.5.2003.

9 EÜT L 303, 2.12.2000, lk 16.

10 Soost ja etnilisest või rassilisest päritolust tingitud diskrimineerimist käsitletakse muudes direktiivides.

6. Nii suure üksmeele kõrval oli komistuskiviks äge vaidlus selle üle, kas lennujaamades osutatava abi eest peaksid vastutama lennujaamad või lennuettevõtjad. Lennuettevõtjad kaldusid arvama, et enne ja pärast lendu peaksid abi osutama lennujaamad, kuna see on nende pädevuses. Kõnealune abi tuleks korraldada tsentraalselt igas lennujaamas ning seda tuleks rahastada igalt lennuettevõtjalt nõutava tasu arvelt, mis on proportsionaalne tema poolt vastavasse lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate arvuga. Lennujaamad väitsid, et vastutama peaksid lennuettevõtjad, kuna nemad puutuvad kokku reisijatega ning valdavad teavet liikumispuudega reisijate ja nende vajaduste kohta.

7. Debatt on mõnda aega kestnud, kuid küsimust ei ole lahendatud. Kuigi lennuettevõtjate ja lennujaamade vabatahtlikult võetud kohustused[11] hõlmavad liikumispuudega inimeste kohtlemist, ei vasta need küsimusele, kes peaks vastutama abi osutamise eest lennujaamas. Arvestades liikumisvõime tähtsust sotsiaalse integratsiooni seisukohast, ei tohi küsimust lahtiseks jätta ning seda saab lahendada üksnes õigusaktide abil, seega on komisjon otsustanud teha käesoleva ettepaneku määruse kohta. Sellega saavutatakse kaks olulist eesmärki: esiteks vältida ebaõiglast kohtlemist, mis seisneb vedamisest keeldumises piiratud liikumisvõime tõttu, ja teiseks osutada tasuta abi, mis on vajalik liikumispuudega reisijatele tõhusate reisimisvõimaluste tagamiseks.

8. Komisjon tunnustab enamiku lennuettevõtjate ja lennujaamade tõsiseid jõupingutusi liikumispuudega inimeste vajaduste rahuldamisel. Õhutransport edestab selles osas enamikku muudest valdkondadest. Samuti tunnustab komisjon Euroopa tsiviillennunduskonverentsi väärtuslikku tööd aastate jooksul liikumispuudega isikute transpordi hõlbustamisel[12]. Samas on komisjon huvitatud selle tagamisest, et kõigis ühenduse lennujaamades ja kõigil neist väljuvatel lendudel järgitaks parimat tava ning et see jätkuks hoolimata liikumispuudega reisijate arvu kasvust elanikkonna vananemise tõttu ning vaibumatust survest lennuettevõtjatele kulude vähendamiseks, et konkurentsis püsida.

3. MÄÄRUSE ELEMENDID

Õiglase kohtlemise klausel

9. Kui lennuettevõtja ei kasseeri liikumispuudega reisijatelt abi eest täishinda, mis oleks täiesti vastuvõetamatu, võib tal kulude vähendamise huvides tekkida kiusatus selliste reisijate vedamisest keelduda. Samuti võib ta muretseda võimalike turvalisust ohustavate tegurite või teiste reisijate õigustamatute reaktsioonide pärast. Vihjamata kuidagi, et selline praktika on laialt levinud, tuleb komisjoni arvates reisijatele tagada, et nende vedamisest ei keelduta piiratud liikumisvõime tõttu. On võimalik, et lennuettevõtja või reisikorraldaja keeldub liikumispuudega inimestelt ettetellimusi vastu võtmast või neid lennukile lubamast, kui nad on lennujaama jõudnud. Seepärast teeb komisjon ettepaneku, et lendude puhul, mis väljuvad asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvatest lennujaamadest, peaks neil olema keelatud keelduda ettetellimuste vastuvõtmisest või reisijate pardalelubamisest liikumispuude alusel. Keeld keelduda ettetellimuste vastuvõtmisest või reisijate pardalelubamisest kehtib ka juhul, kui reisijad lahkuvad kolmandas riigis asuvast

---

[11] Lennuettevõtjate reisijateeninduskohustus ja lennujaama vabatahtlik kohustus reisijate teenindamiseks, esitatud Euroopa tsiviillennunduskonverentsi / Euroopa Liidu dialoogi raames, Lissabon, 10. mai 2001.

[12] Euroopa tsiviillennunduskonverents: dokument 30, 1. osa "Soodustamine" koos sellele lisatud liikumispuudega isikute maapealse teenindamise toimimisjuhendiga.

lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluvasse lennujaama, kui lend on osa reisist, mis algas ühenduses ja lendu teenindav lennuettevõtja on ühenduse lennuettevõtja.

10. Sellegipoolest ei saa see garantii olla absoluutne. Raske liikumispuudega inimeste vedu või mitme liikumispuudega reisija vedu samal lennul võib olla vastuolus nõuetekohaselt kehtestatud ohutusnõuetega. Näiteks võib see muuta lennuki evakueerimise hädaolukorras lubamatult aeglaseks ja keeruliseks. Sellest tulenevalt peaks kavandatav määrus lubama lennuettevõtjatel vedamisest keelduda, et täita ettenähtud ohutuseeskirju. Kuritarvituste ärahoidmiseks peaksid nad olema kohustatud teatama kirjalikult keeldumise põhjustest reisijatele, kelle vedamisest keeldutakse, ja tegema avalikkusele kättesaadavaks ohutuseeskirjad, mida kohaldatakse liikumispuudega inimeste vedamise suhtes.

Lennujaamades osutatav abi: mõned täpsustused

11. Lennureiside tegemiseks võivad liikumispuudega inimesed vajada abi vastavalt oma konkreetsetele vajadustele. Näiteks võivad nad vajada abi, et siirduda lennujaama saabumise punktist lennukini ja saabumisel lennukist punkti, kus nad lennujaamast lahkuvad. Sellist abi tõlgendatakse vahel saatjaga ratastooli võimaldamisena registreerimislaua juures, kuid kõnealune vaatenurk on lihtsustav ning eirab vajaduste mitmekesisust.

12. Esiteks võrdsustab see kellegi, kelle liikumisvõime on piiratud, puudega inimesega, kes ei ole võimeline kõndima ja vajab seega ratastooli. Kuigi see peab mõne inimese puhul paika, on teistel selline puue, mis ei mõjuta nende kõndimisvõimet, näiteks pimedus või kurtus. Pigem võivad nad vajada suunamist, et teed leida, või näiteks registreerimislauda, väljumisväravat ja pardalemineku aega käsitleva tarviliku teabe edastamist kättesaadaval kujul. Teisalt ei pruugi lennujaamas liikumiseks abi vajavatel reisijatel olla tingimata mõni puue. Näiteks ei vaja paljud vanad inimesed abi igapäevaelus, kuid ei suuda kõndida lennujaamades pikki vahemaid. Tänapäeva lennujaamade üha kasvavad mõõtmed ja keerukus sunnivad muidu toimetulevaid inimesi abi paluma. Euroopa tsiviillennunduskonverents on oma hõlbustamistöö jaoks töötanud välja seda mitmekesisust väljendava määratluse, mida komisjon järgib käesolevas ettepanekus.

13. Teiseks ei alga abi tingimata väljumisel registreerimislaua juures ega lõpe saabumisel pagasisaalis. Mõned liikumispuudega reisijad võivad saabuda autoparklasse või bussi- või rongipeatusesse ning vajada seejärel abi registreerimislauani jõudmiseks. Samamoodi võivad nad vajada täiendavat abi liikumisel pagasisaalist, kus nad sageli omapead jäetakse, lennujaamast lahkumise punkti. Ühelt lennult teisele siirduvad reisijad võivad vajada abi ühest väljumisväravast teiseni ja võimalik, et ühest terminalist teise liikumisel. Peale selle võivad liikumispuudega inimesed vajada täiendavat abi tee peal, näiteks registreerimise, julgeolekukontrolli, passikontrolli, pagasi ülevõtmise ja tollikontrolli protseduuride täitmisel. See ei tähenda, et kõik liikumispuudega reisijad sooviksid selliseid laiendatud teenuseid, pigem seda, et need peaksid olema vajaduse korral kättesaadavad. Samuti ei viita see tingimata, et kõnealust abi tuleb osutada kogu lennujaama territooriumil, vaid pigem liikumisel kohtadesse, kus liikumispuudega reisijad saavad seda hõlpsasti taotleda, ja sealt lahkumisel.

14. Et anda liikumispuudega inimestele tegelik võimalus lennureiside tegemiseks, tuleb abi tõlgendada laias tähenduses. Kogu valiku pideva kättesaadavuse tagamiseks tuleks kavandatavas määruses sätestada ühenduse lennujaamades osutatavate teenuste standardloetelu. Võrdõiguslikkuse ja sotsiaalse hõlvamise huvides ei tohiks liikumispuudega inimestelt kõnealuse abi eest tasu nõuda, vaid kulud peaksid kandma lennureisijad üldiselt.

Nagu selgitatud, näitas konsultatsioon, et sidusrühmad toetavad seda põhimõtet, kuid lennuettevõtjad ja lennujaamad on lahkarvamusel, kes peaks vastutama kõnealuse abi korraldamise ja rahastamise eest. Seda saab reguleerida üksnes ühenduse õigusaktidega.

Lennujaamades osutatav abi: variandid

15. Kumb variant tuleks liikumispuudega reisijatele liikmesriikides asuvatest lennujaamadest väljumisel või neisse saabumisel kõige rohkem kasuks: kas teha abi eest vastutavaks lennujaamad või anda see ülesanne lennuettevõtjatele? Et kasutada kõiki õhutranspordi võimalusi, peavad liikumispuudega inimesed olema kindlad, et nad saavad vajalikku abi, olenemata sellest, millist lennujaama või lennuettevõtjat nad kasutavad. Sellise kindluse saab luua üksnes garantiidega, et neile osutatakse kõigis liikmesriikides asuvates lennujaamades tasuta kvaliteetset abi. Samuti tuleb liikumispuudega reisijatele tagada, et ükskõik millise lennuettevõtja nad valivad, saavad nad samasugust abi ja sama kõrgetasemelise kohtlemise osaliseks.

16. Üks konkreetne eesmärk peaks olema tagada, et kõigis lennujaamades osutatakse abi laiendatud ja sujuval kujul. See tähendab, et teenuste ja ühelt teenusepakkujalt teisele üleandmisega seotud katkestusi tuleb niipalju kui võimalik vältida, kuna need põhjustavad sageli viivitusi ning sunnivad reisijaid uute saatjate järele ootama. Ladusa teenuse osutamist mõistlike kuludega hõlbustaks suuresti see, kui igas lennujaamas vastutaks selle eest ainult üks asutus. See aitaks ühtlasi ära kasutada mastaabisäästu, näiteks sõidukite ja tõsteseadmetega varustamisel ja nende käitamisel.

17. Lennujaama käitajal on kogu lennujaamas laialdased kohustused ning seega oleks ta igakülgse ja ladusa teenuse osutamiseks heal positsioonil. Seepärast teeb komisjon ettepaneku, et see asutus peaks vastutama liikumispuudega inimestele lennujaama kasutamiseks vajaliku abi korraldamise ja rahastamise eest. Tema omakorda saaks siis ise abi osutada või sõlmida lepinguid teenusepakkujatega. Teise variandi osas ei ole mõistlik eeldada, et lennuettevõtja osutaks oma reisijatele ja ühelt lennuettevõtjalt teisele üleantavatele reisijatele abi kogu lennujaama territooriumil tema poolt kasutatavates ja teisteski terminalides.

18. Teine eesmärk peaks olema vältida lennuettevõtjatele ajendite andmist nende poolt veetavate liikumispuudega isikute arvu vähendamiseks. Kui lennuettevõtja vastutaks abi eest igas teenindatavas lennujaamas ja kannaks seeläbi kulusid, mis on umbkaudu proportsionaalsed veetavate liikumispuudega reisijate arvuga, võib mõnel tekkida kiusatus vedada selliseid reisijaid võimalikult vähe. Kuigi nad ei saaks vedamisest otseselt keelduda, rikkumata seejuures õiglase kohtlemise klauslit, võivad nad liikumispuudega inimesi eemale peletada, osutades ebakvaliteetset teenust või rikkudes ohutuseeskirju. Kui neil tekiks vastav maine, hakkaksid liikumispuudega inimesed neid peagi vältima. Enamik lennuettevõtjaid on kindlalt sellise praktika vastu, kuid kui vähesed siiski nii toimiksid ja saavutaksid suure kulude kokkuhoiu, oleks teistel tugev sund nende eeskuju järgida. Selle tagajärjel väheneksid reaalsed õhusõiduvõimalused.

19. Seda saaks vältida, kui lennuettevõtjad peaksid maksma lõive, mis on proportsionaalsed lennujaama või sealt välja lendavate reisijate arvuga, nii et nad ei sõltuks veetavate liikumispuudega inimeste arvust. Selline lähenemisviis vähendaks suurel määral lennuettevõtjate ajendeid veetavate liikumispuudega isikute arvu minimeerimiseks (see ei kõrvaldaks neid täielikult, kuna lennuettevõtjad peavad õhusõiduki pardal mõningast abi osutama). Selle saaks teoks teha, luues igas lennujaamas tsentraliseeritud süsteemi ja

võimaldades seejärel selle korraldajal kehtestada kõigi lennujaama kasutavate lennuettevõtjate suhtes sinna ja sealt veetavate reisijate arvuga proportsionaalse tasu. Jällegi on lennujaama käitaja heal positsioonil, et kehtestada kõnealune tasu, mis peaks olema kuludega seotud, läbipaistev ja kehtestatud pärast lennuettevõtjatega konsulteerimist. Seda peaksid maksma kõik lennujaama kasutavad lennuettevõtjad, olgu siis tegu ühenduse või kolmanda riigi lennuettevõtjaga.

20. Määrusega kohustataks siis lennujaama käitajaid osutama liikumispuudega reisijatele kindlaksmääratud teenuseid (vt ettepaneku I lisa), et saavutada teatavaid sotsiaalseid eesmärke. See ei tähenda, et sellega kehtestatakse kõigi asjaolude puhuks üks mudel; tegelikult võimaldab see pigem suurt paindlikkust. Esiteks ei kehtestataks kvaliteedistandardeid tsentraliseeritult, vaid iga käitaja määraks ise kindlaks need ja nendega seotud ressursivajadused pärast konsulteerimist lennujaama kasutavate lennuettevõtjatega ja liikumispuudega reisijaid esindavate organisatsioonidega. See võimaldaks standardite ja spetsifikaatide sobitamist erinevate lennujaamade suuruse ja vormiga ning kasutatavate õhusõidukite tüübiga.

21. Teiseks jäetaks kavandatava määrusega igale käitajale vabaduse valida, kas osutada abi ise või hankida teenuseid tarnijatelt, sealhulgas lennufirmadelt, tingimusel et nad peavad kinni ühenduse riigihankeid reguleerivate õigusaktide tingimustest[13]. Abi väljastpoolt sisse ostes oleks lennujaama käitajal vabadus valida, kas sõlmida leping ühe alltöövõtjaga või jagada selle ostukulud terminalide või lennuettevõtjate kaupa või oma parema äranägemise järgi mitme teenusepakkuja vahel. Tuleb märkida, et lennujaamade käitajatele osutatud teenused ei kuulu maapealse käitluse direktiivi kohaldamisalasse[14]. See hõlmab teenuseid, mida teenusepakkujad osutavad lennujaama kasutajatele (põhiliselt lennuettevõtjatele) eesmärgiga luua teatavates piirides vaba juurdepääs kõnealusele turule. Siis need kaks seadust ei kattuks ega tõstataks kooskõla küsimusi.

Õhusõiduki pardal osutatav abi

22. Mõningaid teenuseid liikumispuudega reisijatele osutatakse õhusõiduki pardal ning seega vastutavad nende eest mõistagi lennuettevõtjad. Näitena võib tuua ratastoolide ja muude liikumisabivahendite transpordi ja pimedate juhtkoerte vedamise, keda enamik lennuettevõtjaid lennuki salongi lubab (vt kavandatud määruse II lisa). Liikmesriigis asuvast lennujaamast väljuvate lendude puhul teeb komisjon ettepaneku, et lennuettevõtjatelt tuleks nõuda nende teenuste tasuta osutamist.

Abivajadusest teatamine

23. Liikumispuudega reisijate konkreetsete vajaduste teadmine enne reisi aitaks lennujaamadel ja lennuettevõtjatel korraldada abi, osutada operatiivseid teenuseid ja oma vahendeid optimaalselt kasutada. Praeguse seisuga ei saa nad sageli eelnevat teadaannet ning peavad oma tegevust korraldama võimete piires. Ettehoiatamise muutmine abi eeltingimuseks oleks liiga suur nõudmine, kuna paljud lennujaamad ja lennuettevõtjad osutavad praegu ilma selletagi rahuldavaid teenuseid. Pigem peaksid ühenduse õigusaktid ärgitama reisijad ette

---

[13] Nõukogu 14. juuni 1993. aasta direktiiv 93/38/EMÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja telekommunikatsioonisektoris tegutsevate tellijate hankemenetlused - EÜT L 199, 9.8.1993

[14] Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades - EÜT L 272, 25.10.1996.

teatama, loomata samas midagi sellist, mis praktikas tähendaks kohustust ette teatada. Komisjon pakub välja tasakaalustava mehhanismi. Kui liikumispuudega reisijad annaksid oma vajadustest eelnevalt teada, oleksid lennujaamad kohustatud neid abistama, nii et nad jõuaksid õigele lennukile. Ilma etteteatamiseta peaksid nad lihtsalt andma oma parima, et tagada reisijate lennukile jõudmine. See soodustaks teatamist, loomata samas kohustust, mida käsitataks praeguse praktikaga võrreldes tagasiminekuna.

Jõustamine

24. Liikumispuudega reisijad on nõrgal positsioonil, kui lennuettevõtjad või lennujaamad ei täida oma kohustusi, seega on vajalik kavandatud määruse range jõustamine. Seepärast sisaldab komisjoni ettepanek artiklit, milles nõutakse, et liikmesriigid sätestaksid karistused eeskirjade rikkumise eest ja määraksid ametiasutused, kes vastutavad määruse jõustamise ja reisijatelt laekunud kaebuste käsitlemise eest. Muuseas on need sätted väga lähedased Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta[15].

4. SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

25. Ühendus on loonud õhutranspordi valdkonnas siseturu, milles lennuettevõtjad tegutsevad ühtsete eeskirjade alusel. Nendega ei reguleerita mitte üksnes turulepääsu, vaid ka reisijate kaitset. Nagu teisedki lennureisijad, reisivad paljud liikumispuudega inimesed ühest liikmesriigist teise ja kõrgel tasemel ühtlustatud kaitse tuleks neile suuresti kasuks. Ilma ühtlustamiseta saaksid neile parimal juhul osaks erinevad õigused ja halvimal juhul ei saaks nad üldse õiguskaitset. Pealegi osutuks neil raskeks olla kursis oma õigustega, kus tahes nad Euroopas ka ei reisi, ning seega nõuda nende austamist. Lennuettevõtjad peaksid ilma ühtlustamiseta töötama mitmesuguste erinevate eeskirjade alusel ja seega tulema toime kõrgemate kuludega ja kohmakate protseduuridega. Niisiis ei saavutata siseriiklike eeskirjadega olulisi ühenduse eesmärke ning nende saavutamine võib koguni takerduda, isegi kui eeldada, et need pakuksid kõrget kaitsetaset.

26. Ühendus on juba ammu tunnistanud vajadust lennureisijate kaitset käsitlevate ühtlustatud eeskirjade järele. Ta on võtnud vastu õigusaktid hüvitise kohta lennureisist mahajätmise korral[16]. lennuettevõtjate vastutuse kohta[17] ja kõige viimati hüvitise ja abi kohta lennureisist mahajätmise ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise korral[18]. Lisaks sellele on ühendus vastu võtnud õigusakti pakettreiside kohta, mis hõlmavad sageli õhutransporti[19].

---

15 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, , millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 - ELT L 46, 17.2.2004.

16 Nõukogu 4. veebruari 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 295/91 kompenseerimissüsteemi ühiste eeskirjade kohta, mida rakendatakse regulaarlennuliikluses reisija lennukile mittelubamise korral - EÜT L 36, 8.2.1991.

17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrus (EÜ) nr 889/2002, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul - EÜT L 140, 30.5.2002.

18 Määrus (EÜ) nr 261/2004.

19 Nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiiv 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta - EÜT L 158, 23.6.1990.

Kavandatud määrus oleks seega järjekorras viimane. Ühendusel ei ole lennureisijatele õiguste loomiseks muud vahendit kui õigusaktid.

27. Täpsed ja terviklikud eeskirjad tuleksid kasuks nii reisijatele, lennujaamadele kui ka lennuettevõtjatele. Õhutransport on ülimalt rahvusvaheline majandusharu, mistõttu siseriiklike eeskirjade erinevused võivad põhjustada tõsiseid raskusi. Pealegi tuleb reisijate õigusi käsitlevad otsused sageli vastu võtta kiiresti kohapeal, mis suurendab täpsete eeskirjade väärtust ühenduse tasandil. Sellest tulenevalt on määrus lennureisijate õiguste kaitseks parem vahend kui direktiiv, nagu on selgunud teiste meetmete puhul.

28. Komisjoni ettepanek piirdub aladega, kus täpsed ühenduse eeskirjad on vajalikud ja tegelikkuses ka sidusrühmade poolt oodatud. Määruses oleks kirjas lennujaamades ja õhusõiduki pardal osutatav abi, kuid selles ei oleks abi üksikasjalikult määratletud ega täpsustatud, kuidas abi tuleks osutada; samuti ei käsitleks see muid teemasid, nagu vahendid õhusõiduki pardal. Nõustudes, et üksikasjalikum ühtlustamine tooks kasu nii liikumispuudega reisijatele kui lennuettevõtjatele, leiab komisjon, et selle tegemine rahvusvaheliselt tunnustatud soovituste kaudu säilitaks paindlikkuse ja võimaldaks kohandamist konkreetsetele asjaoludele.

29. Seepärast on komisjon toetanud Euroopa tsiviillennunduskonverentsi tööd liikumispuudega isikute transpordi soodustamisel. Tema soovitused annavad igakülgseid suuniseid liikumispuudega inimeste abistamiseks, käsitledes neile ning lennuettevõtjatele ja lennujaama töötajatele vajalikku teavet, sidevahendeid, töötajate väljaõpet, lennujaamade ligipääsetavust, peale- ja mahamineku korda, pardal osutatavat abi, õhusõidukis olevaid seadmeid ja rühmareise. Hiljuti vastuvõetud toimimisjuhendis liikumispuudega isikute maapealse teenindamise kohta sätestatakse täiendavad põhimõtted ja nõuded.

30. Komisjoni ettepanekus välditakse selliseid teemasid, mis on parem jätta soovituslikuks, ning piirdutakse valdkondadega, kus ühenduse meetmed on arusaadavad ja laialt aktsepteeritavad. Seepärast on see taotletava eesmärgiga proportsioonis ning vastab selle poole püüdlemisel valitsevatele asjaoludele.

5. SOTSIAALSE JA MAJANDUSLIKU MÕJU HINDAMINE

Sotsiaalne mõju

31. Liikumispuudega inimeste hulka ei kuulu mitte üksnes puuetega inimesed, keda ühenduses on hinnanguliselt umbes 45 miljonit ehk 10% elanikkonnast, vaid ka teised, kes ei ole võimelised kasutama õhutransporti ilma kõrvalise abita. Nendeks on sageli eakad inimesed, kes ei saa suurtes tänapäevases lennujaamades pikki vahemaid kõndida, kuigi on igapäevaelus piisavalt liikuvad. Hinnanguliselt abistatakse korralistel lendudel umbes 1%[20] ja puhkereisiteenuste puhul 1,6% liikmesriikide lennujaamades lennukile minevatest või lennukilt tulevatest reisijatest[21], mis teeb kokku umbes seitse miljonit abistamisjuhtu igal aastal. Pikemas perspektiivis suurendab elanikkonna vananemine nii puuetega inimeste – puuete esinemissagedus vanemaealiste kodanike seas on mitu korda kõrgem kui elanikkonna

[20] Allikas: Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus, mis esindab muid regulaarlendude pakkujaid kui piirkondlikud lennuettevõtjad.

[21] Allikas: Rahvusvaheline Lennutranspordiettevõtjate Ühendus, mis esindab meelelahutusteenuste pakkujaid.

seas üldiselt – kui ka selliste inimeste arvu, kes ei ole piisavalt liikuvad lennureiside tegemiseks ilma kõrvalise abita.

32. Ettepanek peaks aitama suurel määral kaasa sellele, et saavutatakse oluline ühiskondlik eesmärk – et liikumispuudega inimesed saaksid võrreldavad võimalused õhutranspordi kasutamiseks, hoolimata nende arvu suurenemisest ja lennuettevõtjatele osaks saavast konkurentsisurvest. Ilma selliste võimalusteta ei kaotaks nad mitte üksnes lennureiside tegemise otsese hüve, vaid ka ühiskonna majandus- ja sotsiaalellu täielikuma kaasamise kaudse hüve. Näiteks ei saaks nad teha tööreise, külastada sugulasi ja sõpru ega käia puhkusereisidel nagu ülejäänud kodanikud. Seepärast peaksid nad saama lennujaamades ja õhusõiduki pardal nende konkreetsetele vajadustele vastavat tasuta abi.

33. Määrusega ei garanteeritaks abi mitte üksnes registreerimislauast õhusõiduki juurde ja õhusõidukist pagasisaali liikumisel, mis on praegusel ajal tavaline praktika, vaid ka liikumisel lennujaama saabumise määratud punktist õhusõiduki juurde ja õhusõidukist määratud punkti, kus lennujaamast lahkutakse. Andes vastutuse igas lennujaamas ühe asutuse kanda, luuakse tingimused sujuva teenuse osutamiseks ilma katkestuste ja viivitusteta, isegi kui reisija istub ühelt lennukilt teisele ümber või suunatakse ühest terminalist teise.

34. Lennujaama käitajal on kogu lennujaamas teenuste osutamisega seoses laialdased kohustused ning seega on ta selle rolli täitmiseks üksikute lennuettevõtjatega võrreldes paremal positsioonil, sellest lähtub ka komisjoni ettepanek. Hoolimata pikkadest aruteludest ei ole lennuettevõtjatel ja lennujaamadel õnnestunud jõuda kokkuleppele, kes peaks vastutama, ning kokkuleppe saavutamine on ka edaspidi ülimalt ebatõenäoline. Niisiis, kui kehtiv olukord jätkuks, saaks liikumispuudega reisijatele osaks teenus, mis ei oleks terviklik ega sujuv.

Majanduslik mõju

35. Liikumispuudega reisijatele tuleks tagada kõigis lennujaamades tasuta kõrgetasemeline abi. Samuti peaks neile tagama, et see jätkub ka tulevikus hoolimata kasvavatest kuludest ja lennuettevõtjatele osaks saavast survest kärpida kulusid, et püsida konkurentsis. Ratastoolis reisijatele lennujaamas osutatava abi maksumuseks on hinnatud 24 eurot[22] või 30 eurot[23] väljumisel ja samapalju saabumisel, mis kujutab endast tagasihoidlikku summat, kui liikumispuudega inimestega seonduvad kogukulud jagatakse kõigi reisijate vahel Euroopas (umbes 590 miljonit reisijat aastas). Praeguse seisuga osutavad lennuettevõtjad seda tasuta, niisiis ei kehtestataks määrusega valdkonnale täiesti uut kulurühma. Ühest küljest tuleks märkida, et mitte kõik liikumispuudega reisijad ei vaja kogu nimetatud abi ning teisest küljest nõuaks määrus pakutavate teenuste valiku laiendamist.

36. Praegusel ajal mõjutab liikumispuudega inimeste abistamine lennuettevõtjate kasumit, eriti kui reisitakse odavamate piletitega. Arvestades konkurentsisurvet kulude vähendamiseks ja pikemas perspektiivis liikumispuudega reisijate arvu kasvu seoses elanikkonna vananemisega, on kaheldav, kas lennuettevõtjad suudavad jätkata abi osutamist lennujaamades praeguses mahus. Otsustav küsimus on seega, kuidas jaotada kulusid eri osaliste vahel, et majanduslikud ajendid veetavate liikumispuudega inimeste arvu miinimumini viimiseks oleksid võimalikult väikesed.

---

22 Allikas: Rahvusvaheline Lennutranspordiettevõtjate Ühendus.

23 Allikas: Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus.

37. Kehtiva olukorra säilitamine ei toimiks. Selle kohaselt osutaks iga lennuettevõtja oma reisijatele tavaliselt tasuta piiratud abi. Lennuettevõtjal oleks majanduslik ajend veetavate liikumispuudega reisijate arvu miinimumini viimiseks ja nad saaksid seda sageli teha vedamisest keeldumise keeldu rikkumata. Praegusel ajal võtavad peaaegu kõik lennuettevõtjad vastutuse liikumispuudega inimeste vedamise ja abistamise eest ning kannavad seoses sellega märkimisväärseid kulusid. Kui üks neist muudaks oma poliitikat, sunniks konkurentsisurve teisi tema eeskuju järgima või abi eest tasu nõudma. Kumbki variant ei oleks vastuvõetav.

38. Väljapakutud lahendus väldiks neid probleeme, kuna iga lennuettevõtja suhtes kehtestatav tasu oleks proportsionaalne lennujaamas tema lennukitele minevate ja neilt maha tulevate reisijate koguarvuga. Tasu oleks liikumispuudega reisijate arvust sõltumatu, nii et lennuettevõtja majanduslik ajend nende arvu vähendamiseks oleks väike. Ettepaneku alusel rakendaks valdkonna suhtes ühe täiendava kulutuse, milleks on laiendatud abi, kui inimesed seda vajavad. Selle peamine majanduslik toime oleks lennujaamades osutatava abi korraldamise ja rahastamise viisi muutmine. Vastutus antaks lennuettevõtjatelt üle lennujaamade käitajatele. Käitajad ei kannaks kulusid ise, vaid pigem nõuaksid need sisse lennujaamu kasutavatelt lennuettevõtjatelt. Lennuettevõtjad kannaksid kulud üle oma reisijatele tervikuna, nii et need jaotuksid suure hulga kodanike vahel. Ühtlasi ei suhtutaks liikumispuudega isikusse kui lisaväljaminekusse, vaid ta oleks reisijana teretulnud kõigis etappides alates pileti ettetellimisest ja lõpetades saabumisega sihtkohta.

6. MÄRKUSED ARTIKLITE KAUPA

Artiklis 1 sätestatakse käesoleva määruse põhieesmärk ja kohaldamisala.

Artiklis 2 määratletakse käesolevas määruses kasutatud mõisted.

Artikliga 3 keelatakse lennuettevõtjatel keelduda liikumispuudega isikute vedamisest nende piiratud liikumisvõime tõttu. See ei piira teatavaid erandeid ja mööndusi eelkõige seadusega kehtestatud põhjendatud ohutusalastel kaalutlustel, mis on ette nähtud artiklis 4.

Artikliga 5 antakse liikumispuudega isikutele õigus I lisas määratletud abipaketi saamiseks lennujaamades väljumisel, saabumisel ja ümberistumisel; samuti sisaldab see sätteid, milles käsitletakse kõnealuse abi vajadusest etteteatamist.

Artikliga 6 tehakse lennujaamade käitajad vastutavaks artiklis 5 nimetatud abi tasuta osutamise eest liikumispuudega isikutele ning lubatakse neil selle rahastamiseks lennuettevõtjate suhtes tasu kehtestada.

Artiklis 7 nõutakse, et lennujaama käitaja kehtestaks pärast nõuetekohast konsulteerimist abi kvaliteedistandardid.

Artiklis 8 nõutakse, et lennuettevõtjad osutaksid liikumispuudega isikutele õhusõiduki pardal tasuta II lisas määratletud abi.

Artiklis 9 nõutakse, et lennuettevõtjad ja reisikorraldajad seaksid sisse teatava korra, mis käsitleb abi vajadusest etteteatamist.

Artikliga 10 keelatakse käesoleva määrusega loodud kohustuste piiramine või nendest loobumine.

Artiklis 11 nõutakse, et liikmesriigid määraksid ametiasutused, kes vastutavad käesoleva määruse jõustamise ja kaebuste käsitlemise eest, ning sätestaksid karistused rikkumiste eest.

Artiklis 12 nõutakse liikmesriikidelt rikkumiste korral kohaldatavate karistuste kehtestamist.

Artiklis 13 nõutakse, et komisjon annaks aru käesoleva määruse toimimise ja tulemuste kohta.

Artiklis 14 sätestatakse käesoleva määruse jõustumise kuupäev.

2005/0007 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut[24],

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust[25],

võttes arvesse regioonide komitee arvamust[26],

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras[27]

ning arvestades järgmist:

(1) Lennuteenuste ühtne turg peaks kodanikele üldiselt kasu tooma. Sellest tulenevalt peaksid võrreldavad õhusõiduvõimalused olema kättesaadavad inimestele, kellel on puude, vanuse või mõne muu teguri tõttu piiratud liikumisvõime.

(2) Seepärast tuleks liikumispuudega isikute vedamisega nõustuda ning nende vedamisest ei tohiks keelduda nende piiratud liikuvust põhjenduseks tuues, välja arvatud seadusega ettenähtud ohutusega seotud põhjustel.

(3) Käesolev määrus ei tohiks mõjutada muid reisijate õigusi, mis on kehtestatud ühenduse õigusaktidega, eelkõige nõukogu direktiiviga 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta[28] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta[29].

(4) Et anda liikumispuudega isikutele lennureiside tegemiseks teiste kodanikega võrreldavad võimalused, tuleks lennujaamades ja õhusõiduki pardal osutada neile

---

24 ELT C XX, XX, lk XX
25 ELT C XX, XX, lk XX
26 ELT C XX, XX, lk XX
27 ELT C XX, XX, lk XX
28 EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59.
29 ELT L 46, 17.2.2004, lk 1.

nende konkreetsetele vajadustele vastavat abi ning sotsiaalse hõlvamise huvides peaksid asjaomased isikud saama kõnealust abi tasuta.

(5) Asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvates lennujaamades antav abi peaks muu hulgas võimaldama liikumispuudega isikutel liikuda lennujaama saabumiseks määratud punktist õhusõidukini ja õhusõidukist lennujaamast lahkumiseks määratud punktini, sealhulgas pardaleminek ja mahatulek. Abi korraldus peaks välistama katkestused ja viivitused, tagades samas kõrged ja samaväärsed standardid kogu ühenduses ning kasutades oma vahendeid optimaalselt, olenemata konkreetsest lennujaamast või lennuettevõtjast.

(6) Nende eesmärkide saavutamiseks peaks lennujaamades abi osutama keskne asutus. Kuna lennujaamade käitajatel on kogu oma lennujaama territooriumil teenuste osutamisel keskne roll, tuleks see vastutus anda nende kanda.

(7) Abi tuleks rahastada selliselt, et koormus jaotatakse võrdselt kõigi lennujaama kasutavate reisijate vahel ning välditakse negatiivseid ajendeid liikumispuudega reisijate vedamise vältimiseks. Kõige tõhusam rahastamisviis näib olevat iga lennujaama kasutava lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasu, mis on proportsionaalne tema poolt lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate arvuga.

(8) Et anda liikumispuudega isikutele tõhusad õhusõidu võimalused, tuleb lennuettevõtjatelt nõuda teatavate abivormide osutamist õhusõiduki pardal.

(9) Kuna liikmesriikidel ei ole võimalik täielikult saavutada võetavate meetmete eesmärke, milleks on kaitse ja abi kõrge ja samaväärse taseme kehtestamine kõigis liikmesriikides ning majandussubjektide ühtlustatud tingimustel tegutsemise tagamine ühtsel turul, seega oleks meetmete ulatust ja mõju arvestades neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(10) Liikmesriigid peaksid kehtestama karistused käesoleva määruse rikkumise eest ja tagama nende karistuste rakendamise. Karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

(11) Liikmesriigid peaksid teostama järelevalvet ja tagama käesoleva määruse täitmise ning määrama asjakohase ametiasutuse, kes täidab jõustamisega seotud ülesandeid. Kõnealune järelevalve ei tohiks mõjutada liikumispuudega isikute õigusi pöörduda kohtusse oma õiguste kaitseks siseriikliku õiguse alusel.

(12) Käesolevas määruses austatakse põhiõigusi ja peetakse kinni eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga tunnustatud põhimõtetest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE.

Artikkel 1

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse lennureisi tegevate liikumispuudega isikute kaitse ja abi eeskirjad.

2. Käesoleva määruse sätteid kohaldatakse lennureisi tegevate liikumispuudega isikute suhtes, kes väljuvad asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, saabuvad sinna või on seal läbisõidul.

3. Hoolimata lõikest 2 kohaldatakse artikleid 3, 4 ja 8 ka nende reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama, kui lend on osa ühenduses alanud reisist ja kui lendu teenindav lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja.

4. Käesolev määrus ei mõjuta reisijate õigusi, mis on kehtestatud nõukogu direktiiviga 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta, ning mis tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta.

Artikkel 2

Määratlused

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi määratlusi:

a) *liikumispuudega isik* – mis tahes isik, kelle liikumisvõime on reisi ajal füüsilise (sensoorne või lokomotoorne) või vaimse puude, vanuse või mis tahes muu põhjuse tõttu piiratud ning kelle seisund nõuab eritähelepanu ning kõikidele reisijatele kättesaadavate teenuste kohandamist tema vajadustele;

b) *lennuettevõtja* – kehtiva lennutegevusloaga õhutranspordiettevõte;

c) *lendu teenindav lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu;

d) *ühenduse lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille on andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennutegevuslubade väljaandmise kohta[30];

e) *reisikorraldaja* – korraldaja nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiivi 90/314/EMÜ (reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta) artikli 2 punktides 2 ja 3 kindlaksmääratud tähenduses, välja arvatud lennuettevõtja;

f) *lennujaama käitaja* – asutus, kelle eesmärgiks on siseriiklike õigusaktide alusel lennujaama infrastruktuuride haldamine ja juhtimine ning asjaomases lennujaamas või lennujaamade süsteemis asuvate erinevate operaatorite tegevuse koordineerimine ja kontrollimine;

[30] EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.

g) *lennujaama kasutaja* – iga füüsiline või juriidiline isik, kes vastutab reisijateveo eest õhu kaudu kõnealusest lennujaamast või kõnealusesse lennujaama;

h) *lennujaama kasutajate komitee* – lennujaama kasutajate või neid esindavate organisatsioonide komitee;

i) *ettetellimus* – asjaolu, et reisijal on pilet või muu tõend, mis tõendab, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on ettetellimuse vastu võtnud ja selle registreerinud.

Artikkel 3

Vedamisest keeldumise vältimine

1. Lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja ei keeldu piiratud liikumisvõimet põhjenduseks tuues ettetellimuse vastuvõtmisest lennule väljumisega lennujaamast, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust.

2. Lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja ei keeldu liikumispuudega inimese lubamisest käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvast lennujaamast väljuvale lennukile:

   a) kui kõnealusel isikul on ettetellimus asjaomasele lennule ning ta ilmub lennule registreerimiseks kohale:

   - lennuettevõtja, reisikorraldaja või volitatud reisibüroo poolt eelnevalt kirjalikult (sealhulgas elektroonilisel teel) kindlaksmääratud ajal,

   - kui aega ei ole kindlaks määratud, siis hiljemalt kuuskümmend minutit enne avaldatud väljumisaega või

   b) kui lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud reisija lennult, mille ta oli ette tellinud, teisele lennule, olenemata põhjusest.

Artikkel 4

Erandid, eritingimused ja teave

1. Hoolimata artikli 3 sätetest võib lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja keelduda liikumispuudega isiku ettetellimuse vastuvõtmisest või tema pardale lubamisest või nõuda, et liikumispuudega isikul peab reisil kaasas olema teine isik, et täita seadusega nõuetekohaselt kehtestatud kohaldatavaid ohutusnõudeid, või kui õhusõiduki suurus või pardasaatjate põhjendatud puudumine välistab liikumispuudega isikute vedamise, sealhulgas nende pealemineku ja mahatuleku.

2. Kui lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja rakendab lõikest 1 tulenevaid erandeid, teatab ta asjaomasele liikumispuudega isikule oma põhjused viie tööpäeva jooksul pärast ettetellimusest või pardale lubamisest keeldumist või saatja kaasavõtmise tingimuse rakendamist.

3. Lennuettevõtja või tema esindaja teeb taotluse korral viivitamata kättesaadavaks ohutuseeskirjad, mida ta kohaldab liikumispuudega isikute vedamisel, samuti nende või liikumisabivahendite vedamise võimalikud piirangud, mis tulenevad õhusõiduki suurusest või pardasaatjate puudumisest. Reisikorraldaja teeb sellised ohutuseeskirjad ja piirangud taotluse alusel viivitamata kättesaadavaks tema poolt korraldatavate, müüdavate või müügiks pakutavate reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide juurde kuuluvate lendude puhul.

Artikkel 5

Õigus abile lennujaamas

1. Liikumispuudega isiku väljumisel käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvast lennujaamast osutab lennujaama käitaja I lisas määratletud abi viisil, mis võimaldab isikul jõuda lennule, mille ta oli ette tellinud, tingimusel et isiku konkreetsest vajadusest kõnealuse abi järele teatatakse asjaomasele lennuettevõtjale või reisikorraldajale vähemalt kakskümmend neli tundi enne lennu avaldatud väljumisaega.

2. Kui lõikest 1 tulenevat teadaannet ei esitatud, teeb käitaja kõik mõistlikud jõupingutused I lisas määratletud abi osutamiseks selliselt, et asjaomasel isikul oleks võimalik sooritada lend, mille ta on ette tellinud.

3. Lõigete 1 ja 2 sätteid kohaldatakse tingimusel, et:

a) isik ilmub registreerimiseks kohale:

- lennuettevõtja või reisikorraldaja poolt eelnevalt ja kirjalikult (sealhulgas elektroonilisel teel) sätestatud ajal või

- kui aega ei ole sätestatud, siis hiljemalt üks tund enne avaldatud väljumisaega, või

b) isik saabub lennujaamas punkti, mis on määratud kooskõlas artikli 6 lõikega 4:

- lennuettevõtja või reisikorraldaja poolt eelnevalt ja kirjalikult (sealhulgas elektroonilisel teel) sätestatud ajal või

- kui aega ei ole sätestatud, siis hiljemalt kaks tundi enne avaldatud väljumisaega.

4. Kui liikumispuudega isik on lennujaamas läbisõidul või kui lennuettevõtja või reisikorraldaja toimetab ta lennult, mille ta on ette tellinud, teisele lennule, teeb käitaja kõik mõistlikud jõupingutused I lisas täpsustatud abi osutamiseks selliselt, et isikul oleks võimalik sooritada lend, mille ta on ette tellinud.

5. Liikumispuudega isiku saabumisel käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvasse lennujaama osutab lennujaama käitaja I lisas täpsustatud abi viisil, mis võimaldab isikul jõuda oma lennujaamast väljumise punkti, millele on osutatud artikli 6 lõikes 4.

Artikkel 6

Vastutus abi eest lennujaamas

1. Lennujaama käitaja osutab liikumispuudega isikutele tasuta I lisas täpsustatud abi. Käitaja võib osutada abi ise või sõlmida abi osutamiseks lepinguid teiste isikutega.

2. Lõike 1 kohaselt abi osutav lennujaama käitaja võib kehtestada selle abi rahastamiseks lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele tasu.

3. Lõikes 2 nimetatud tasu on kulupõhine, läbipaistev ja kehtestatud pärast konsulteerimist lennujaama kasutajate komiteega, kui see on olemas. See jagatakse lennujaama kasutavate lennuettevõtjate vahel proportsionaalselt nende poolt kõnealusesse lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate arvuga.

4. Pärast konsulteerimist lennujaama kasutajatega lennujaama kasutajate komitee vahendusel, kui see on olemas, ja liikumispuudega reisijaid esindavate organisatsioonidega määrab lennujaama käitaja terminalihoonetes ja neist väljaspool saabumis- ja väljumispunktid, kus liikumispuudega isikud saavad hõlpsalt teatada oma saabumisest lennujaama ja paluda abi. Käitaja määrab kõnealused punktid vähemalt terminalihoonete sissepääsude ja registreerimislaudade juurde ning terminalihoonetele lähimatesse rongi-, metroo- ja bussipeatustesse, taksopeatustesse ja parkimisplatsidele.

Artikkel 7

Abi kvaliteedistandardid

1. Pärast konsulteerimist lennujaama kasutajatega lennujaama kasutajate komitee vahendusel, kui see on olemas, ja liikumispuudega reisijaid esindavate organisatsioonidega kehtestab lennujaama käitaja I lisas määratletud abi kvaliteedistandardid ning määrab kindlaks nende täitmiseks vajalikud vahendid, välja arvatud lennujaamades, mille aastane vedude maht on alla kahe miljoni reisija. Selliste standardite kehtestamisel võetakse täiel määral arvesse rahvusvaheliselt tunnustatud korda ja liikumispuudega isikute vedamise soodustamist käsitlevat tegevusjuhendit. Lennujaama käitaja avaldab oma kvaliteedistandardid.

2. Lennuettevõtja ja lennujaama käitaja võivad kokku leppida, et lennujaama käitaja osutab lennuettevõtja poolt lennujaama ja sealt ära veetavatele reisijatele abi, mis vastab kõrgemale standardile kui lõikes 1 nimetatud standardid, või osutab I lisas täpsustatud teenustele lisaks täiendavaid teenuseid. Kummagi rahastamiseks võib käitaja kehtestada lennuettevõtja suhtes lisaks artikli 6 lõikes 2 nimetatule tasu, mis on läbipaistev, kulupõhine ja kehtestatud pärast konsulteerimist asjaomase lennuettevõtjaga.

Artikkel 8

Lennuettevõtjate poolt osutatav abi

Lennuettevõtja osutab tasuta II lisas täpsustatud abi liikumispuudega isikule, kes väljub või viibib läbisõidul lennujaamas, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust, tingimusel et isik vastab artikli 5 lõikes 3 sätestatud tingimustele.

Artikkel 9

Abivajadusest teatamine

1. Lennuettevõtja või reisikorraldaja võtab kõik meetmed, mis on vajalikud liikumispuudega isikute abivajadust käsitlevate teadete vastuvõtmiseks kõigis tema müügipunktides asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil, sealhulgas müük telefoni teel ja Interneti kaudu.

2. Kui lennuettevõtja või reisikorraldaja saab teate abivajaduse kohta, edastab ta teate viivitamata:

   - lennuki väljumis-, siht- ja läbisõidukohaks oleva lennujaama käitajale ja

   - lendu teenindavale lennuettevõtjale, kui ettetellimus ei olnud tehtud selle lennuettevõtja kaudu.

3. Pärast lennu väljumist teatab lendu teenindav lennuettevõtja viivitamata sihtlennujaama käitajale, kui see asub asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil, lisas 1 määratletud abi vajavate liikumispuudega isikute arvu ja kõnealuse abi laadi.

Artikkel 10

Kohustustest loobumist käsitlev keeld

Käesoleva määruse alusel liikumispuudega isikute ees võetud kohustusi ei või piirata ega nendest loobuda.

Artikkel 11

Rikkumised

1. Iga liikmesriik määrab asutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest seoses tema territooriumil paiknevatest lennujaamadest väljuvate ja sinna saabuvate lendudega. Vajaduse korral võtab see asutus meetmed, mis on vajalikud liikumispuudega isikute õiguste kaitse, sealhulgas artikli 7 lõikes 1 nimetatud kvaliteedistandardite täitmise tagamiseks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni määratud asutusest.

2. Kaebusi käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta võib esitada igale lõike 1 alusel määratud asutusele või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele. Liikmesriik võtab meetmeid liikumispuudega inimeste teavitamiseks oma käesolevast määrusest tulenevatest õigustest ja võimalusest esitada kaebus kõnealusele määratud asutusele.

Artikkel 12

Karistused

Liikmesriik kehtestab eeskirjad käesoleva määruse sätete rikkumise puhul kohaldatavate karistuste kohta ja võtab kõik nende karistuste rakendamise tagamiseks vajalikud meetmed. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile hiljemalt jõustusmiskuupäevaks ja teatavad viivitamata neid mõjutavatest edasistest muudatustest.

Artikkel 13

Aruanne

Komisjon saadab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 1. jaanuariks 2010 aruande käesoleva määruse toimimise ja selle tulemuste kohta. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud käesoleva määruse sätete üksikasjalikumaks rakendamiseks või määruse läbivaatamiseks.

Artikkel 14

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub --[31].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*

[31] Aasta pärast Euroopa Liidu Teatajas avaldamise kuupäeva.

I LISA

Lennujaama käitajate osutatav abi

Abi ja kord, mis on vajalik, et võimaldada liikumispuudega isikutel:

– teatada oma saabumisest lennujaama ja edastada taotlus abi saamiseks artikli 5 lõikes 6 nimetatud määratud punktides terminalihoonetes ja neist väljaspool;

– liikuda määratud punktist registreerimislauani;

– registreerida end lennule ja registreerida pagas;

– siirduda registreerimislaua juurest õhusõidukini, täites sisserände-, tolli- ja julgeolekuprotseduurid;

– siirduda õhusõiduki pardale, olles varustatud tõstuki, ratastooli või muu vajaliku abiga;

– siirduda õhusõiduki ukse juurest oma kohale;

– paigutada õhusõidukil pagas hoiukohta ja seda kätte saada;

– siirduda oma kohalt õhusõiduki ukse juurde;

– tulla õhusõiduki pardalt maha, olles varustatud tõstuki, ratastooli ja muu vajaliku abiga;

– siirduda õhusõiduki juurest pagasisaali ja võtta vastu oma pagas, täites sisserände- ja tolliprotseduurid;

– siirduda pagasisaalist määratud punkti;

– jõuda läbisõidul ümberistumisega lendudele, saades vastavalt vajadusele abi õhus ja maal ning terminalides ja ühest terminalist teise minekul.

Liikumisabivahendi, sealhulgas elektriliste ratastoolide (24tunnise etteteatamisega ja võimalike piirangutega seoses ruumipuudusega õhusõiduki pardal) maapealne käitlemine.

Kahjustatud või kaotsiläinud liikumisabivahendite ajutine asendamine.

Vajaduse korral tunnustatud teenistuskoerte maapealne teenindamine.

Lendude sooritamiseks vajaliku teabe edastamine kättesaadaval kujul.

II LISA

Lennuettevõtjate poolt osutatav abi

Vastavalt siseriiklikele määrustele tunnustatud teenistuskoerte vedamine salongis lendudel, mille graafikujärgne kestus on alla viie tunni.

Ühe liikumisabivahendi vedu iga liikumispuudega reisija kohta, sealhulgas elektrilised ratastoolid (24tunnise etteteatamisega ja võimalike piirangutega seoses ruumipuudusega õhusõiduki pardal).

Lendu käsitleva teabe edastamine kättesaadaval kujul.

Taotluse korral ja ohutuseeskirju järgides istekohtade korraldamine liikumispuudega inimeste individuaalseid vajadusi arvestades.