AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 16.2.2005
COM(2005) 47 végleges

2005/0007 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű személyek jogairól

(EGT vonatkozású szöveg)

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1. BEVEZETÉS

1. A légi közlekedés egységes piaca az európai polgárok számára jelentős előnyökkel jár, többek között a célállomások és a légitársaságok nagyobb választéka és az alacsonyabb viteldíjak folytán. Létrehozása segített abban, hogy a légi közlekedés a legtöbb polgár számára elérhetővé váljék, és sokak számára mára nélkülözhetetlenné vált a gazdasági és társadalmi életben való részvételhez. A légi közlekedés sok esetben elengedhetetlen a munkavégzéshez, a család vagy a barátok meglátogatásához vagy a szabadidő kellemes eltöltéséhez és a turizmushoz; a légi közlekedéshez való rossz hozzáférés pedig jelentősen csökkenti számos állampolgár beilleszkedési esélyeit, ami a teljes társadalom kárára válik. Ennek következtében a légi közlekedésben biztosítani kell a legalább közel azonos hozzáférést a csökkent mozgásképességű személyek számára, függetlenül attól, hogy a csökkent mozgásképességet fogyatékosságuk, koruk vagy más tényező okozza. Kívánatos, hogy a csökkent mozgásképességű utasok elvárhassák, hogy szükségleteiket az Európai Közösség teljes területén kielégítik, függetlenül attól, melyik légitársaságot és melyik repülőteret kívánják igénybe venni.

2. A Bizottság ezért kiemelten foglalkozik a csökkent mozgásképességű személyek jogainak garanciáival. Már 2000-ben, a légi közlekedés utasainak védelméről szóló közleményében[1] rámutatott a problémára, majd ezt követően 2001-ben, a 2010-ig tartó időszakra szóló közlekedési politikáról szóló fehér könyvben[2] bejelentette szándékát, hogy fellép az utasok jogai érdekében, 2002-ben pedig kiadott egy konzultációs dokumentumot a légitársaságok és az utasok közötti szerződésekről[3], amelyben működési kérdéseket tekintett át. Ez a dokumentum az utasok jogait érintő számos előrelépési lehetőségre mutatott rá, és felhívta az érdekelteket, hogy tegyenek észrevételeket arról, hogy mely kérdések igényelnek fellépést az Európai Unió részéről. A nagyszámú válasz alapos elemzése és az érdekeltek meghallgatása után a Bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy kiemelt elsőbbséget kell biztosítani a csökkent mozgásképességű személyek védelmének.

3. A Bizottság ugyanakkor nem gondolja, hogy a csökkent mozgásképességű személyek érdekében csupán a légi közlekedésben kell fellépni. Ezért kutatási programokat támogatott a különböző közlekedési eszközöknek a csökkent mozgásképességű személyek igényei szerinti átalakításáról, amely kiterjedt az alacsony padlózatú autóbuszokra, valamint a távolsági autóbuszok és a vasúti kocsik átalakítására, és amelynek alapján jogalkotási kezdeményezéseket tett vagy fog tenni[4]. A vasút esetén több kezdeményezésre is sor került.

---

1 A légi közlekedés utasainak védelme az Európai Unióban - COM(2000) 365, 2000.6.21.

2 Európai közlekedési politika 2010-ig: ideje dönteni - COM(2001) 370, 2001.9.12.

3 A légitársaságok és az utasok közötti szerződések. A Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóság konzultációs dokumentuma, 2002. június 21. A konzultációs dokumentum, a válaszok és a válaszok részletes összefoglalása megtalálható az interneten: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Az Európai Parlament és a Tanács 2001. november 20-i 2001/85/EK irányelve a személyszállításra használt, a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülőhelyet tartalmazó járművekre vonatkozó különleges rendelkezésekről (HL L 42., 2002.2.13.); a Bizottság 2002/735/EK határozata a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer gördülőállomány-alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 275., 2002.10.11.); a Bizottság 2002. május 30-i 2002/732/EK határozata a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett, a

Először, a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv[5] alapján folyamatban van a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó, a csökkent mozgásképességű személyek igényeit is figyelembe vevő műszaki előírások kidolgozása, amelyek alapján a Bizottság 2005-ben határozat elfogadását tervezi. Másodszor, az integrált vasúti területről szóló közleményben[6] megfogalmazott célkitűzéseknek megfelelően a Bizottság 2004 márciusában elfogadott egy, a nemzetközi szolgáltatásokat igénybe vevő utasok, különösen a csökkent mozgásképességű utasok jogairól szóló rendeletre vonatkozó javaslatot[7]. A tengeri közlekedésben a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló irányelv módosítása meghatározta a csökkent mozgásképességű személyek biztonságára vonatkozó követelményeket[8].

4. Ezeket a kezdeményezéseket a megkülönböztetés tilalmára vonatkozó közösségi politika összefüggésében kell értelmezni. Az Alapjogi Charta 21. cikke lefekteti azt az általános elvet, hogy tilos minden megkülönböztetés, így különösen a nem, faj, szín, etnikai vagy társadalmi származás, genetikai tulajdonság, nyelv, vallás vagy meggyőződés, politikai vagy más vélemény, nemzeti kisebbséghez tartozás, vagyoni helyzet, születés, fogyatékosság, kor vagy szexuális irányultság alapján történő megkülönböztetés. Emellett az EK-Szerződés 13. cikke lehetővé teszi a Közösség számára, hogy a közösségi hatáskörök keretén belül felvegye a harcot a nemen, faji vagy etnikai származáson, valláson vagy meggyőződésen, fogyatékosságon, koron vagy szexuális irányultságon alapuló megkülönböztetés leküzdésére. A Tanács 2000. november 27-én elfogadta a foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló 2000/78/EK irányelvet[9]. Ez az irányelv tiltja a valláson, meggyőződésen, fogyatékosságon, életkoron vagy szexuális irányultságon alapuló közvetlen és közvetett hátrányos megkülönböztetés minden formáját[10]. A fogyatékosság tekintetében az irányelv kimondja, hogy a munkahelyen a fogyatékos személyek igényeihez való ésszerű alkalmazkodás hiánya hátrányos megkülönböztetésnek minősülhet. Ez a kötelezettség gyakorlati szempontból azt jelenti, hogy a munkáltatók kötelesek pozitív lépéseket tenni annak biztosítására, hogy a fogyatékkal élő személyeket igényeik szerint kezeljék. A Bizottság kezdeményezte, hogy 2003-at minősítsék a fogyatékkal élők európai évének, és ehhez a kezdeményezéshez a Tanács is csatlakozott. Annak érdekében, hogy a 2003. éven túlmutató eredmények is szülessenek, továbbá hogy a fogyatékossággal összefüggő problémákra fenntartható és működőképes megközelítésmódot lehessen kialakítani, a Bizottság 2003 októberében elfogadta az „A fogyatékkal élő személyek esélyegyenlősége: európai cselekvési terv” című közleményt [COM(2003) 650]. A Bizottság szükségesnek ítéli meg továbbá felvenni a harcot a negatív hozzáállással szemben, tudatosítani a problémát a közvéleményben, bátorítani a tapasztalatcserét és megerősíteni valamennyi érintett fél együttműködését.

---

transzeurópai nagy sebességű vasúti rendszer infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 245., 2002.9.12.).

5 Az Európai Parlament és a Tanács 2001. március 19-i 2001/16/EK irányelve a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 110., 2001.4.20.).

6 A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Az integrált európai vasúti terület felé - COM- (2002) 18, 2002.1.23.

7 Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács rendelete a nemzetközi vasúti forgalomban utazó utasok jogairól és kötelezettségeiről - COM(2004) 143, 2004.3.3.

8 Az Európai Parlament és a Tanács 2003/24/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 98/18/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 123., 2003.5.17.).

9 HL L 303., 2000.12.2., 16. o.

10 A nemen, valamint a faji és etnikai származáson alapuló hátrányos megkülönböztetéssel más irányelvek foglalkoznak.

2. A KONZULTÁCIÓS FOLYAMAT EREDMÉNYEI

5. A légitársaságok szerződéseire vonatkozó bizottsági konzultációs dokumentum iránt heves volt az érdeklődés. A felhívásra nem kevesebb mint negyvenhét válasz érkezett különböző érdekelt felektől, különösen légitársaságoktól és szervezeteiktől, fogyasztói szervezetektől, minisztériumoktól és kormányzati szervektől. A konzultációs folyamatból kiderült, hogy az érdekeltek széles körben egyetértenek abban, hogy a közösségi jognak védenie kell a csökkent mozgásképességű személyek jogait. Általános volt az egyetértés abban is, hogy a méltánytalan bánásmód megelőzése érdekében meg kell tiltani, hogy a csökkent mozgásképesség alapján indokolatlanul megtagadják az utas fogadását. Másrészről az az általános vélemény is kialakult, hogy a légi fuvarozóknak lehetővé kell tenni, hogy üzembiztonsági okokból, kellően indokolt esetben és amennyiben azt jogszabály a visszaélés megelőzése érdekében előírja, megtagadják az utas fogadását. Konszenzus mutatkozott abban is, hogy a csökkent mozgásképességű személyekre nem szabad anyagi többletterhet róni a légi közlekedés során igényelt segítségért, hanem a költségeket a teljes utazóközönségen kell megosztani.

6. A sok egyetértés örömében az üröm az, hogy heves egyet nem értés alakult ki abban a kérdésben, hogy a repülőtéri segítségnyújtás a repülőtér vagy a légitársaság felelőssége legyen-e. A légitársaságok általában úgy gondolták, hogy a repülőgépre való felszállást megelőzően és a leszállást követően a segítségnyújtás a repülőtér feladata, hiszen működési körük ezt támasztja alá. A segítségnyújtást minden repülőtéren központilag kell megszervezni, és az anyagi terheket a légitársaságokra kell hárítani a repülőtérre és a repülőtérről szállított teljes utasszámukkal arányosan. A repülőterek amellett érveltek, hogy a felelősséget a légitársaságoknak kell vállalniuk, hiszen ők vannak szerződéses jogviszonyban az utasokkal, és ők rendelkeznek a csökkent mozgásképességű utasokra és igényeikre vonatkozó információkkal.

7. A vita hosszú ideje tart, de ebben a kérdésben továbbra sem sikerül egyetértésre jutni. Bár a légitársaságok és a repülőterek önkéntes kötelezettségvállalásai[11] foglalkoznak a csökkent mozgásképességű személyekkel való bánásmóddal, nem válaszolnak arra a kérdésre, hogy kinek a feladata a segítséget megadni a repülőtéren. Tekintettel arra, hogy a mozgás képessége fontos körülmény a társadalmi integráció szempontjából, a kérdést nem szabad nyitva hagyni, és megoldására egyedül jogalkotás útján van lehetőség, a Bizottság úgy határozott, hogy benyújtja ezt a rendeletre irányuló javaslatot. A javaslat két alapvető cél elérésére törekszik: egyrészt a méltánytalan bánásmód megelőzésére, vagyis annak megelőzésére, hogy a csökkent mozgásképesség alapján az utast vissza lehessen utasítani, másrészt pedig a csökkent mozgásképességű utasok számára a légi közlekedésben rejlő lehetőségek hatékony kihasználásához szükséges segítség térítésmentes biztosításának szavatolására.

8. A Bizottság méltányolja azokat a komoly erőfeszítéseket, amelyeket a legtöbb légitársaság és repülőtér tesz a csökkent mozgásképességű személyek igényeinek kielégítése érdekében. A légi közlekedés ebben a tekintetben ténylegesen is előrébb jár sok más ágazatnál. A Bizottság méltányolja továbbá az Európai Polgári Repülési Konferencia elmúlt években elvégzett

---

[11] A légitársaságok kötelezettségvállalása az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról, valamint a repülőterek önkéntes kötelezettségvállalása az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról. A kötelezettségvállalásokat az Európai Polgári Repülési Konferencia 2001. május 10-én, Lisszabonban tartott európai uniós párbeszédjén mutatták be.

értékes munkáját, amellyel elősegítette a csökkent mozgásképességű személyek szállítását[12]. A Bizottság ugyanakkor gondoskodni kíván arról, hogy valamennyi közösségi repülőtéren és az azokról útnak induló valamennyi repülőjáraton a legjobb gyakorlatot kövessék, és ez annak ellenére így maradjon, hogy a népesedés elöregedésével párhuzamosan megnövekszik a csökkent mozgásképességű utasok száma, és a légitársaságokra a versenyben maradás okán hatalmas, költségcsökkentésre ösztönző nyomás nehezedik.

3. A RENDELET ELEMEI

A méltányos bánásmód követelménye

9. Ha nem hárítja át a csökkent mozgásképességű személyekre a segítségnyújtás összes költségét, ami meglehetősen elfogadhatatlan lenne, a légitársaság abba a kísértésbe eshet, hogy költségcsökkentési megfontolásból megtagadja ezen utasok fogadását. A légitársaság továbbá aggódhat a potenciális biztonsági kockázatok és a többi utas indokolatlan reakciója miatt is. Bár nem kívánja azt a látszatot kelteni, hogy az ilyen gyakorlat elterjedt lenne, a Bizottság meggyőződéssel vallja, hogy az utasok számára szavatolni kell, hogy csökkent mozgásképességük miatt nem tagadják meg fogadásukat. A légitársaság vagy az utazásszervező a csökkent mozgásképességű személlyel szemben vagy a helyfoglalást, vagy már a repülőtéren a beszállást tagadhatja meg. A Bizottság ezért azt javasolja, hogy a tagállamok azon területén elhelyezkedő repülőterekről felszálló légi járatok esetén, amelyekre a Szerződés alkalmazandó, meg kell tiltani a csökkent mozgásképesség alapján történő elutasítást mind a helyfoglalás, mind a repülőtéri beszállás esetére. A helyfoglalás és a beszállás megtagadása tilalmának akkor is fenn kell állnia, ha az utas harmadik országban elhelyezkedő repülőtérről utazik valamely tagállam azon területén elhelyezkedő repülőtérre, amelyre a Szerződés alkalmazandó, amennyiben a repülőút olyan út része, amely a Közösségből indult, és az üzemeltető légi fuvarozó közösségi légi fuvarozó.

10. Ez a tilalom azonban nem lehet abszolút. A fokozott mértékben csökkent mozgásképességű személyek szállítása, illetőleg nagyszámú csökkent mozgásképességű személy egyazon repülőjáraton történő szállítása kellően megalapozott üzembiztonsági követelményekbe ütközhet. Például eredményezheti azt, hogy vészhelyzet esetén a repülőgép kiürítése megengedhetetlen mértékben lelassul. Ezért a javasolt rendeletnek lehetővé kell tennie a légitársaságok és a légi fuvarozók számára a szállítás megtagadását, amennyiben arra az előírt üzembiztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében van szükség. A visszaélés megakadályozása érdekében ugyanakkor elő kell írni, hogy a légitársaság vagy a légi fuvarozó a megtagadással érintett személyt írásban tájékoztassa a megtagadás indokairól, illetőleg hogy a csökkent mozgásképességű személyek szállítására alkalmazott üzembiztonsági előírásokat tegye a nyilvánosság számára hozzáférhetővé.

Segítségnyújtás a repülőtéren: néhány különbségtétel

11. A repülőgépen való utazáshoz a csökkent mozgásképességű személyek különös szükségleteik szerint szorulhatnak segítségre. Segítségre lehet például szükségük ahhoz, hogy a repülőtéri érkezési pontjukról eljussanak a repülőgéphez, illetőleg érkezéskor ahhoz, hogy a repülőgépről eljussanak a repülőtéri távozási pontjukra. Ezt a segítségnyújtást gyakran szokás elintézni azzal, hogy az utasfelvételi pultnál kerekes széket és egy segítő személyt

[12] Európai Polgári Repülési Konferencia: 30. dokumentum, 1. rész: Elősegítés, kiegészítve a csökkent mozgásképességű személyekkel való földi bánásmód magatartási szabályaival.

biztosítanak, ez a hozzáállás azonban nem vesz tudomást a szükségletek sokféleségéről, és túlságosan leegyszerűsíti a kérdést.

12. Először, egyenlőségjelet tesz a csökkent mozgásképességű személy és a járni nem tudó, ezért kerekes székre szoruló fogyatékkal élő személy közé. Bár bizonyos személyeknél ez igaz, mások olyan fogyatékossággal rendelkeznek, például vakok vagy siketek, amelyek nem befolyásolják járási képességüket. Sokkal inkább szorulnak azonban útmutatásra ahhoz, hogy eligazodjanak, vagy arra, hogy az alapvető, például az utasfelvételi pultra, az indulási kapura vagy a beszállás időpontjára vonatkozó tudnivalókat számukra hozzáférhető módon tudomásukra hozzák. Másrészről a repülőtéri közlekedés során segítségre szoruló utasok nem feltétlenül rendelkeznek fogyatékossággal. Sok idős embernek nincs például szüksége segítségre a mindennapi életben, ugyanakkor nem képes a repülőtéren szükséges mennyiségű gyaloglásra. A korszerű repülőterek egyre növekvő mérete és összetettsége miatt gyakran a más tekintetben önálló személyek is segítségre szorulhatnak. Az Európai Polgári Repülési Konferencia a közlekedés elősegítésére irányuló tevékenysége során kidolgozta azt a fogalommeghatározást, amely figyelembe veszi ezt a sokféleséget, és amelyet javaslatában a Bizottság is követ.

13. Másodszor, a segítségnyújtás nem szükségképpen az utasfelvételi pultnál kezdődik beszálláskor, illetőleg a poggyászfelvételi teremben végződik érkezéskor. Előfordulhat, hogy a csökkent mozgásképességű személy a gépkocsiparkolóba, az autóbusz-megállóba vagy a vasútállomásra való érkezését követően szorul segítségre abban, hogy eljusson az utasfelvételi pulthoz. Ugyanígy előfordulhat, hogy a poggyászfelvételi teremből, ahol gyakran magára hagyják, a repülőtéri távozási pontig való eljutásban van szüksége további segítségre. Az egyik repülőjáratról a másikra átszálló utasok segítségre szorulhatnak abban, hogy az egyik indulási kaputól eljussanak a másikhoz, és esetleg egyik terminálról eljussanak a másikra. A csökkent mozgásképességű személyek közben további segítséget is igényelhetnek például az utasfelvételnél, a biztonsági ellenőrzésnél, az útlevélvizsgálatnál, a poggyászfelvételnél vagy a vámvizsgálatnál. Ez nem azt jelenti, hogy minden csökkent mozgásképességű utas minden ilyen szolgáltatásra igényt fog tartani, hanem inkább azt, hogy szükség szerint mindezt tudni kell biztosítani. Azt sem feltétlenül jelenti, hogy a repülőtér teljes területén gondoskodni kell a segítségnyújtásról, hanem inkább azt, hogy azon pontokról és pontokra történő eljutáshoz kell a segítséget megadni, amelyeknél a csökkent mozgásképességű utasok könnyűszerrel kifejezhetik igényüket.

14. Annak érdekében, hogy a csökkent mozgásképességű személyek valós lehetőségekkel rendelkezzenek a légi közlekedésben történő utazásra, a segítségnyújtást tágan kell értelmezni. Ahhoz, hogy a teljes választék mindenkor rendelkezésre álljon, a javasolt rendeletnek meg kell határoznia azon alapvető szolgáltatások jegyzékét, amelyeket a közösségi repülőtereken biztosítani kell. Az egyenlő bánásmód és a társadalmi integráció érdekében e segítségnyújtásért a csökkent mozgásképességű személyeket nem szabad díjfizetésre kötelezni, hanem a költségeket a légi utasoknak általában kell viselniük. Mint említettük, a konzultációs folyamat során világossá vált, hogy az érdekeltek támogatják ezt az alapelvet, és a légitársaságok és a repülőterek csupán abban nem értenek egyet, hogy kinek kell gondoskodnia e segítségnyújtás megszervezéséről és finanszírozásáról. Ezt a vitát csak közösségi jogszabály döntheti el.

Segítségnyújtás a repülőtéren: a lehetőségek

15. Miből származik több előnyük a tagállamok területén lévő repülőterekről induló vagy oda érkező csökkent mozgásképességű személyeknek: ha a repülőterek kötelesek a

segítségnyújtásra, vagy ha a légitársaságok? Ahhoz, hogy a légi közlekedésben rejlő lehetőségeket teljes mértékben kihasználhassák, a csökkent mozgásképességű személyeknek bízniuk kell abban, hogy megkapják a szükséges segítséget függetlenül attól, hogy melyik repülőteret vagy légitársaságot kívánják igénybe venni. Ez a bizalom csak annak szavatolásával teremthető meg, hogy a segítséghez jó minőségben, ingyenesen hozzájutnak a tagállamok területén elhelyezkedő valamennyi repülőtéren. A csökkent mozgásképességű személyeket arról is biztosítani kell, hogy az igénybe vett légitársaságtól függetlenül mindig ugyanarra a segítségre és ugyanarra a magas színvonalú bánásmódra számíthatnak.

16. Konkrét célkitűzésként fogalmazható meg, hogy a segítségnyújtást minden repülőtéren kellő terjedelemben és zavarmentesen biztosítsák. Ebből következik, hogy lehetőség szerint törekedni kell a szolgáltatás szüneteltetése és az egyik szolgáltatótól a másikhoz való átirányítás elkerülésére, mert ezek gyakran okoznak késedelmeket, és kényszerítik arra az utasokat, hogy új segítő személyre kelljen várakozniuk. Sokkal könnyebb ésszerű költségek mellett zavarmentes szolgáltatást nyújtani, ha minden repülőtéren csak egyetlen szervezet felel a segítségnyújtásért. Ez a megoldás segítene kiaknázni a méretgazdaságban rejlő előnyöket például a járművek vagy az emelőberendezések biztosításában.

17. A repülőtér vezetése a repülőtér teljes területére kiterjedő, széles hatáskörrel rendelkezik, ezért jó helyzetben van az átfogó és zavarmentes szolgáltatás nyújtására. A Bizottság ezért azt javasolja, hogy a csökkent mozgásképességű személyek által a légi közlekedés során igényelt segítség megszervezéséért és finanszírozásáért ez a testület feleljen. A repülőtér vezetése eldöntheti, hogy a szolgáltatást maga nyújtja-e vagy alvállalkozói szerződés keretei között biztosítja. Ami a másik lehetőséget illeti, ésszerűtlen lenne egy légitársaságtól elvárni, hogy a repülőtér teljes területén megadja a szükséges segítséget, saját utasainak és más légi fuvarozóktól átirányított utasoknak egyaránt, az igénybe vett terminálon és más terminálokon egyaránt.

18. Azt is célként kell kitűzni, hogy a szabályozás ne ösztönözze a légitársaságokat a csökkent mozgásképességű személyek számának csökkentésére. Ha a légitársaság feladata volna valamennyi kiszolgált repülőtéren biztosítani a segítséget, akkor költségei durván arányosak lennének csökkent mozgásképességű utasai számával, ami egyes légitársaságokat arra csábíthatna, hogy minél kevesebb ilyen utast szállítsanak. A méltányos bánásmód követelményének megsértése nélkül ugyan nem tudnák közvetlenül elutasítani ezeket az utasokat, a szolgáltatás gyenge színvonalával vagy a biztonsági szabályokkal való visszaéléssel azonban eltaszíthatják maguktól őket. Ha híre megy, hogy így járnak el, a csökkent mozgásképességű utasok hamarosan kerülni fogják őket. A legtöbb légi fuvarozó erőteljes ellenállást tanúsítana e magatartással szemben, azonban ha néhányan elkezdik alkalmazni, és ezáltal jelentős költségcsökkentésre tesznek szert, a többiekre erős nyomás nehezedne, hogy kövessék őket. Végeredményképpen megcsappannának a légi közlekedés hatékony igénybevételének lehetőségei.

19. Mindez elkerülhető, ha a légitársaságoknak a repülőtérre vagy a repülőtérről szállított utasok számával arányos díjat kell fizetniük, amely így független a szállított csökkent mozgásképességű személyek számától. Ez a rendszer jelentős mértékben visszafogná a légitársaságok érdekeltségét a csökkent mozgásképességű utasok számának csökkentésében (teljesen nem szüntetné meg, mert a légitársaságnak a repülőgép fedélzetén is kell segítséget nyújtania). A gyakorlatba ez az elv úgy ültethető át, ha minden repülőtéren központosított rendszert állítanak fel, és e rendszer szervezőjének módjában áll a költségeket a repülőtérre és onnan szállított teljes utasszámmal arányosan áthárítani a repülőteret igénybe vevő valamennyi légitársaságra. Mint már rámutattunk, a repülőtér vezetésének megvannak a

lehetőségei e díj kirovására, amelynek tükröznie kell a költségeket, átláthatónak kell lennie, és mértékét a légi fuvarozókkal történő konzultációt követően kell megállapítani. A díjat a repülőteret használó valamennyi légitársaságnak ki kell fizetnie, függetlenül attól, hogy közösségi vagy harmadik országbeli fuvarozóról van szó.

20. A rendelet ezek után kötelezi a repülőterek vezetését, hogy bizonyos társadalmi célkitűzések elérése érdekében a csökkent mozgásképességű személyeknek biztosítson konkrétan meghatározott szolgáltatásokat (lásd a javaslat I. mellékletét). Ez nem azt jelenti, hogy ugyanazt a modellt kell alkalmazni valamennyi esetben, hanem inkább nagyfokú rugalmasságot biztosít. Először is, a minőségi követelmények meghatározása nem központilag történne, hanem minden repülőtér vezetése a repülőteret igénybe vevő légi fuvarozók és a csökkent mozgásképességű utasokat képviselő szervezetek véleményének kikérdezése után maga határozná meg őket és a betartásukhoz szükséges erőforrásokra vonatkozó követelményeket. Ennek révén az előírások igazodhatnak a különböző repülőterek méretéhez és elrendezéséhez, illetőleg a fogadott repülőgépek típusához.

21. Másodszor, a javasolt rendelet meghagyná a repülőterek vezetésének szabadságát annak megválasztásában, hogy a segítséget maguk nyújtják-e, vagy erre a célra – a közbeszerzésre vonatkozó közösségi jogszabályok[13] betartásával – alvállalkozókat, esetleg magukat a légitársaságokat veszik-e igénybe. Ha a segítséget alvállalkozók nyújtják, akkor a repülőtér vezetésének jogában áll megválasztani, hogy egyetlen alvállalkozási szerződést köt-e, vagy terminálonként, légitársaságonként vagy más, megítélése szerint alkalmas módon felosztja a feladatot. Megjegyzendő, hogy a repülőterek vezetésének nyújtott szolgáltatások nem tartoznak a földi kiszolgálásról szóló irányelv[14] hatálya alá. Ez utóbbi ugyanis a repülőterek használóinak (alapvetően a légi fuvarozóknak) nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik, és bizonyos határok között szabad bejutást biztosít erre a piacra. A két jogszabály tehát nem ugyanazt a területet szabályozza, és nem vetnek fel összeegyeztethetőségi kérdéseket.

A repülőgép fedélzetén nyújtott segítség

22. A csökkent mozgásképességű utasok egyes szolgáltatásokat a repülőgép fedélzetén igényelnek; e szolgáltatások nyújtása természetszerűleg a légi fuvarozó feladata. Ilyen szolgáltatás lehet a kerekes szék vagy a mozgást segítő más eszköz szállítása, illetőleg a vakvezető kutya szállítása, amit a legtöbb légitársaság az utastérben tesz lehetővé (lásd a javasolt rendelet II. mellékletét). A valamely tagállam repülőteréről induló járatok esetére a Bizottság azt javasolja, hogy a légitársaságok kötelesek legyenek ezeket a szolgáltatásokat térítésmentesen biztosítani.

A segítségnyújtási igény bejelentése

23. A csökkent mozgásképességű utasok különös igényeinek előzetes ismerete segíti a repülőtereket és a légitársaságokat, hogy megszervezzék a segítségnyújtást, azonnal rendelkezésre tudjanak állni, és a lehető legjobban kihasználják erőforrásaikat. Jelenleg gyakran nem kapnak előzetes értesítést, és magukra hagyatva, tudásuk legjavát adva kell megszervezniük a szolgáltatást. Túllőnénk a célon, ha az előzetes figyelmeztetést a segítségnyújtás feltételéül írnánk elő, hiszen sok repülőtér és légitársaság ma enélkül is

---

[13] A Tanács 1993. június 14-i 93/38/EGK irányelve a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 199., 1993.8.9.).

[14] A Tanács 1996. október 15-i 96/67/EK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25.).

kielégítő szolgáltatást nyújt. A közösségi jogszabályoknak inkább bátorítaniuk kell az utasokat az előzetes tájékoztatásra, semmint ezt végső soron kötelezettségként előírniuk számukra. A Bizottság javaslata egyensúlyt kíván teremteni ebben a kérdésben. Ha a csökkent mozgásképességű utas előzetesen tájékoztatást ad igényeiről, a repülőterek kötelesek oly módon segíteni, hogy felszállhasson a repülőjáratára. Előzetes tájékoztatás hiányában a repülőtereknek csupán meg kell tenniük a tőlük telhetőt, hogy az érintett utasok felszállhassanak a repülőjáratra. Ezzel bátorítható az előzetes tájékoztatás megadása anélkül, hogy kötelezettséget hoznánk létre, ami visszalépés lenne a jelenlegi gyakorlathoz képest.

Jogérvényesítés

24. A csökkent mozgásképességű utasok gyenge pozícióban vannak, ha a légitársaságok vagy a repülőterek nem tesznek eleget kötelezettségeiknek, ezért gondoskodni kell a javasolt rendelet előírásainak maradéktalan betartatásáról. A Bizottság javaslata ezért tartalmaz egy olyan cikket, amely előírja a tagállamok számára, hogy határozzák meg a nem jogszerű magatartás szankcióit, és jelöljenek ki olyan testületeket, amelyek ellenőrzik a rendelet végrehajtását és kezelik az utasok panaszait. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy ezek az előírások nagyon közel állnak a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezéseihez[15].

4. SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

25. A Közösség kialakította a légi közlekedés belső piacát, amelyben a fuvarozók egységes szabályok szerint működnek. Ezek a szabályok a piacra jutás mellett az utasok védelmével is foglalkoznak. Más légi utasokhoz hasonlóan számos csökkent képességű személy is utazik a tagállamok között, akik sokat nyernének a magas szinten összehangolt szabályozás nyújtotta védelemmel. A jogszabályok összehangolása nélkül jobb esetben eltérő jogokkal rendelkeznének, rossz esetben egyáltalán nem élveznének jogi védelmet. Ezenkívül csak nagy nehézségek árán tudnák megismerni az Európán belüli utazás során őket megillető jogokat, és követelni megadásukat. Ami a légitársaságokat illeti, a jogszabályok összehangolása nélkül számos különböző szabályozást követve kellene működniük, ami magasabb költségeket és bonyodalmas eljárásokat jelentene. Mindezek miatt a nemzeti szabályok, még ha önmagában mindegyik magas szintű védelmet biztosítana is, nem tennék lehetővé az alapvető közösségi célkitűzések megvalósítását, sőt, szétzilálnák az elérésükre irányuló törekvéseket.

26. A Közösség jó ideje tudatában van annak, hogy a légi utasok védelme érdekében összehangolt szabályokra van szükség. Ennek megfelelően elfogadta a visszautasított beszállás kártalanítási rendszeréről[16], a légi fuvarozók felelősségéről[17], majd legutóbb a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak

---

15 Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 46., 2004.2.17.).

16 A Tanács 1991. február 4-i 295/91/EGK rendelete a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról (HL L 36., 1991.2.8.).

17 Az Európai Parlament és a Tanács 2002. május 13-i 889/2002/EK rendelete a légi fuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 140., 2002.5.30.).

nyújtandó kártalanításról és segítségről[18] szóló jogszabályokat. A Közösség elfogadta továbbá a szervezett utazási formákról szóló irányelvet[19], amelyek gyakran tartalmaznak légi utat. A javasolt rendelet e jogszabályok sorába illeszkedne. A Közösség egyedül jogalkotás révén képes jogokat létrehozni a légi utasok számára.

27. Az utasok, a repülőterek és a légitársaságok számára egyaránt előnyös lenne a pontos és teljes körű szabályozás. A légi közlekedés fokozottan nemzetközi ágazat, ezért a nemzeti szabályok közötti különbségek komoly nehézségeket okozhatnak. Emellett az utasok jogait érintő döntéseket gyakran gyorsan, a helyszínen kell meghozni, ami ugyancsak felértékeli a közösségi szintű pontos szabályozás szükségességét. Ennek megfelelően a rendelet alkalmasabb eszköz, mint az irányelv, amint az több más, az utasok jogainak védelmét szolgáló jogszabály esetében is bebizonyosodott.

28. A Bizottság azokra a területekre szorítkozott a javaslat elkészítése során, amelyek pontos közösségi szabályozást igényelnek, és amelyek esetén az érdekeltek valóban igényt is tartanak erre a szabályozásra. A rendelet felsorolja a repülőtereken és a repülőgépek fedélzetén nyújtandó segítség formáit, de nem határozza meg őket részletesen, nem írja elő, hogyan kell őket nyújtani, és nem foglalkozik más témákkal, mint például a repülőgép fedélzetén biztosítandó felszereléssel sem. Elfogadva, hogy a jogszabályok részletesebb összehangolása mind a csökkent mozgásképességű utasok, mind a légi fuvarozók javára válna, a Bizottság álláspontja szerint ezt az összehangolást nemzetközileg elismert ajánlások formájában célszerű megtenni, mert így lehetőség van a rugalmasság megőrzésére és a konkrét körülményeknek megfelelő cselekvésre.

29. A Bizottság ezért támogatta az Európai Polgári Repülési Konferencia elmúlt években elvégzett, a csökkent mozgásképességű személyek szállításának elősegítésére irányuló munkáját. A konferencia ajánlásai átfogó iránymutatást adnak a csökkent mozgásképességű személyek segítésére, és ezen belül foglalkoznak a részükre, valamint a légitársaságok és a repülőterek munkatársai részére adandó tájékoztatással, a kommunikációs eszközökkel, a személyzet kiképzésével, a repülőterek megközelíthetőségével, a beszállás és a kiszállás segítésével, a fedélzeti segítségnyújtással, a repülőgép felszereltségével és a csoportos utazással. A szervezet által nemrégiben elfogadott, a csökkent mozgásképességű személyekkel való földi bánásmódra vonatkozó magatartási szabályok további alapelveket és előírásokat fogalmaznak meg.

30. A Bizottság javaslata kerüli ezeket a kérdéseket, amelyeket célszerűbb ajánlások útján szabályozni, és a javaslat azokra a területekre korlátozódik, ahol a közösségi fellépés szükségessége világos és széles körben elfogadott. Ezért arányos az elérendő célokkal, és megfelel a célok elérési körülményeinek.

5. A TÁRSADALMI ÉS GAZDASÁGI HATÁS ELEMZÉSE

Társadalmi hatás

31. A csökkent mozgásképességű személyek nem csupán a fogyatékkal élőket jelentik, akik mintegy 45 milliónyian vannak a Közösségben, és a népesség 10 %-ának felelnek meg,

[18] A 261/2004/EK rendelet.

[19] A Tanács 1990. június 13-i 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról (HL L 158., 1990.6.23.).

hanem mindenki mást, aki segítség nélkül nem képes igénybe venni a légi közlekedést. Gyakran idős emberekről van szó, akik a nagyméretű, korszerű repülőtereken nem tudnak hosszú távolságokat gyalogolni, bár a mindennapi élethez szükséges mértékben képesek mozogni. Becslések szerint a tagállami repülőtereken be- és kiszálló utasok mintegy 1 %-a a menetrend szerinti járatokon[20] és 1,6 %-a a különjáratokon[21] segítséget vesz igénybe, ami évente mintegy hétmillió segítségnyújtási esetet jelent. Hosszú távon a népesség elöregedése folytán növekedni fog mind a fogyatékkal élők – az idős polgárok körében a fogyatékosság előfordulása a teljes népességen belüli előfordulás többszöröse –, mind a légi közlekedés igénybevételéhez szükséges mértékben önálló mozgásra képtelen személyek száma.

32. A javaslat nagymértékben előmozdíthatja egy fontos társadalmi célkitűzés elérését: hogy a csökkent mozgásképességű személyek a légi közlekedésben ép társaikéivel összehasonlítható lehetőségeket élvezzenek akkor is, ha számuk és a légitársaságokra nehezedő versenynyomás növekszik. E lehetőségek nélkül ezek az emberek nemcsak lemondhatnának a légi közlekedés közvetlen előnyeiről, de azt a közvetett előnyét sem élveznék, hogy lehetővé teszi a közösség társadalmi életébe való teljesebb bekapcsolódást. Például nem tudnának ugyanúgy munkavégzés, családtagjaik és barátaik meglátogatása vagy üdülés céljából utazni, mint más polgárok. Ezért konkrét igényeik szerinti formában, térítésmentesen biztosítani kell számukra a segítségnyújtást a repülőtereken és a repülőgépek fedélzetén.

33. A rendelet nem csupán az utasfelvételi pulttól a repülőgépig, illetőleg a repülőgéptől a poggyászfelvételi teremig történő eljutáshoz garantálja a segítségnyújtást, ami a jelenlegi gyakorlat, hanem előírja a repülőtéren megjelölt érkezési ponttól a repülőgépig, illetőleg a repülőgéptől a repülőtéren megjelölt távozási pontig történő eljutás segítését. Ha minden repülőtéren egyetlen szervezet feladata a segítségnyújtás, akkor fennállnak a zavarmentes, fennakadások és késlekedés nélküli szolgáltatásnyújtás feltételei, akkor is, ha az utas egyik légi fuvarozó gépéről a másikéra száll át, és eközben másik terminálra kell átfáradnia.

34. A repülőtér vezetése a repülőtér teljes területére kiterjedő, széles hatáskörrel rendelkezik, így kedvezőbb helyzetben van e szerep betöltésében, mint az egyes légitársaságok; ez adja az alapot a Bizottság javaslatának. A légitársaságok és a repülőterek hosszú viták után sem jutottak egyetértésre arról, hogy kinek a feladata a segítségnyújtás, és a jövőbeni megegyezésre is igen csekély az esély. Ezért ha a *status quo* fennmarad, a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott szolgáltatás sem teljes, sem zavarmentes nem lehet.

Gazdasági hatás

35. A csökkent mozgásképességű utasoknak minden repülőtéren magas színvonalon és térítésmentesen kell biztosítani a segítségnyújtást. Afelől is meg kell őket nyugtatni, hogy ez a jövőben is így lesz, annak ellenére is, hogy egyre magasabb költségekkel jár, és a légitársaságokra egyre nagyobb nyomás nehezedik, hogy versenyképességük megőrzése érdekében csökkentsék költségeiket. Becslések szerint a kerekes székre szoruló utasok repülőtéri segítésének költsége induláskor és érkezéskor egyaránt 24,[22] illetve 30 euro,[23] ami nem túlságosan magas összeg, ha a csökkent mozgásképességű személyek segítésének költségeit az összes európai utas (2003-ben mintegy 590 millió utas) viseli. A légitársaságok

---

20 Forrás: az Európai Légitársaságok Szövetsége, amely a menetrend szerinti járatokat üzemeltető nem regionális légitársaságokat tömöríti.

21 Forrás: a különjáratokat üzemeltető légi fuvarozók nemzetközi egyesülete.

22 Forrás: Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA)

23 Forrás: Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA).

jelenleg ezt a szolgáltatást ingyenesen nyújtják, ezért a rendelet nem terheli új költségekkel az ágazatot. Megjegyzendő egyrészt, hogy nem minden csökkent mozgásképességű utas igényel mindenfajta segítséget, másrészt pedig hogy a rendelet a felkínált szolgáltatások körének bővítését írja elő.

36. Jelenleg a csökkent mozgásképességű utasok segítése befolyásolja a légitársaságok nyereségét, különösen ha kevésbé drága jegyekkel utaznak. A költségcsökkentésre sarkalló versenynyomás és a csökkent mozgásképességű utasok számában a népesség elöregedése következtében hosszú távon várható növekedés mellett kétséges, hogy a légitársaságok képesek lesznek-e a jövőben azonos szintű repülőtéri segítségnyújtásra. A központi kérdés tehát az, hogy hogyan lehet a költségeket a különböző szereplők között oly módon megosztani, hogy minél kisebb legyen a gazdasági ösztönzés a szállított csökkent mozgásképességű személyek számának csökkentésére.

37. A *status quo* nem tartható fenn. Ebben a helyzetben ugyanis a légitársaságok, általában térítésmentesen, korlátozott mértékű segítséget nyújtanának utasaiknak. A légitársaságoknak gazdasági érdeke, hogy minél kevesebb csökkent mozgásképességű utast szállítsanak, és ezt gyakran a szállítás megtagadására vonatkozó tilalom megsértése nélkül is megtehetik. Jelenleg majdnem valamennyi légi fuvarozó vállalja a csökkent mozgásképességű személyek szállítását és a kapcsolódó segítségnyújtást, még jelentős kiadások árán is. Ha azonban bármelyikük politikát váltana, a versenynyomás arra kényszerítené a többieket, hogy vagy kövessék a példát, vagy díjat szedjenek a segítségnyújtásért. Egyik sem lenne elfogadható.

38. A javasolt megoldás megelőzi ezt a problémát, mert a légitársaságokra kirótt díj a légitársasággal az adott repülőtérről induló és oda érkező összes utas számával arányos. A díj mértéke tehát független a szállított csökkent mozgásképességű utasok számától, ezért a légitársaságoknak kevés érdekük fűződik számuk csökkentéséhez. A javaslat egyetlen többletköltséggel terheli az ágazatot: a kérelem alapján nyújtandó kiterjesztett segítség költségével. Ennek a legfontosabb gazdasági hatása, hogy módosítja a repülőtéren történő segítségnyújtás szervezeti és finanszírozási rendszerét. A felelősség a légitársaságokról átkerül a repülőterek vezetésére. A repülőtér vezetése azonban nem önmaga viseli a költségeket, hanem áthárítja őket a repülőteret használó légitársaságokra. A légitársaságok a költségeket továbbhárítják teljes utasforgalmukra, így az összes költség nagyszámú polgár között fog megoszlani. A csökkent mozgásképességű személyekre pedig nem többletköltségként tekintenének, hanem végig, a helyfoglalástól a célállomási megérkezésig utasként üdvözölnék őket.

6. CIKKENKÉNTI MEGJEGYZÉSEK

Az 1. cikk lefekteti a rendelet alapvető célját és tárgyát.

A 2. cikk meghatározza a rendeletben használt alapfogalmakat.

A 3. cikk megtiltja a légi fuvarozók és az utazásszervezők számra, hogy csökkent mozgásképességük alapján megtagadják a csökkent mozgásképességű utasok szállítását. A tilalom nem érvényesül bizonyos kivételes helyzetekben és mentesítések esetén, amelyeket jogszabályban meghatározott, indokoltan alkalmazott üzembiztonsági okok alapoznak meg, amint azt a 4. cikk meghatározza.

Az 5. cikk megállapítja a csökkent mozgásképességű személyek jogát az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtási csomag igénybevételére a repülőtereken induláskor, érkezéskor és átszálláskor, továbbá megadja a segítségnyújtási igény előzetes bejelentésére vonatkozó szabályokat.

A 6. cikk megállapítja a repülőterek vezetésének kötelezettségét az 5. cikkben meghatározott szolgáltatásoknak a csökkent mozgásképességű személyek számára térítésmentesen történő nyújtására, és lehetővé teszi, hogy a felmerülő költségeket áthárítsák a légi fuvarozókra.

A 7. cikk előírja a repülőtér vezetése számára, hogy megfelelő konzultációt követően meghatározza a segítségnyújtás minőségi követelményeit.

A 8. cikk alapján a légi fuvarozók kötelesek a repülőgép fedélzetén a csökkent mozgásképességű utasok számára térítésmentesen biztosítani a II. cikkben meghatározott segítségnyújtást.

A 9. cikk alapján a légi fuvarozók és az utazásszervezők kötelesek bizonyos, a segítségnyújtási igény bejelentésével kapcsolatos intézkedéseket megtenni.

A 10. cikk megtiltja a rendeletben előírt kötelezettségek korlátozását és az azok alóli mentesülést.

A 11. cikk előírja a tagállamok számára, hogy megjelöljék a rendelet hatályosulásáról gondoskodó és a panaszok elbírálásáért felelős szerveket.

A 12. cikk előírja a tagállamok számára, hogy meghatározzák a jogsértés esetén alkalmazandó szankciókat.

A 13. cikk előírja a Bizottság számára, hogy jelentést készítsen a rendelet végrehajtásáról és eredményeiről.

A 14. cikk meghatározza a rendelet hatálybalépésének napját.

2005/0007 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű személyek jogairól

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára[24],

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[25],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[26],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban[27],

mivel:

(1) A légi szolgáltatások egységes piacának a polgárok javát kell szolgálnia. Ezért a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítani kell a légi közlekedéshez való, mások lehetőségeivel összehasonlítható hozzáférést, függetlenül attól, hogy a csökkent mozgásképességet fogyatékosságuk, koruk vagy más tényező okozza.

(2) Ennek megfelelően gondoskodni kell a csökkent mozgásképességű személyek szállításáról, és – jogszabályban meghatározott, indokolt üzembiztonsági okok kivételével – nem szabad szállításukat megtagadni azon az alapon, hogy nem képesek mozgásra.

(3) Ez a rendelet nem érinti az utasokat a közösségi jog, különösen a szervezett utazási formákról szóló 90/314/EGK tanácsi irányelv[28], valamint a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[29] alapján megillető egyéb jogokat.

---

24 HL C […]., […]., […]. o.
25 HL C […]., […]., […]. o.
26 HL C […]., […]., […]. o.
27 HL C […]., […]., […]. o.
28 HL L 158., 1990.6.23., 59. o.
29 HL L 46., 2004.2.17., 1. o.

(4) Annak érdekében, hogy biztosítható legyen a csökkent mozgásképességű személyek más polgárok lehetőségeivel összehasonlítható hozzáférése a légi közlekedéshez, a repülőtereken és a repülőgépek fedélzetén segíteni kell őket különös szükségleteik kielégítésében, és a társadalmi integráció érdekében ehhez a segítséghez az érintett személyeknek ingyen kell hozzájutniuk.

(5) A tagállamok azon területein található repülőtereken nyújtandó segítségnek, amelyekre a Szerződés alkalmazandó, többek között lehetővé kell tennie, hogy a csökkent mozgásképességű személyek a repülőtér egy megjelölt érkezési pontjáról eljussanak a repülőgépig, továbbá a repülőgéptől eljussanak a repülőtér egy megjelölt távozási pontjáig, beleértve a be- és kiszállást is. A segítségnyújtást úgy kell megszervezni, hogy a fennakadások és a késlekedések kizárhatók legyenek, miközben gondoskodni kell a Közösségen belüli, az igénybe vett repülőtértől és légi fuvarozótól függetlenül magas színvonalú, egységes szolgáltatásról és az erőforrások lehető leghatékonyabb kihasználásáról.

(6) E célok elérése érdekében a repülőtéren a segítségnyújtásról egy központi szervnek kell gondoskodnia. Mivel a repülőtér vezetése a repülőtér teljes területén központi szerepet játszik a szolgáltatások biztosításában, ezt a feladatot is neki kell ellátnia.

(7) A segítségnyújtást úgy kell finanszírozni, hogy a teher egyenlően oszoljék meg a repülőteret használó valamennyi utason, és elkerülhető legyen a csökkent mozgásképességű személyek szállításában való ellenérdekeltség. A finanszírozás legalkalmasabb módjának az látszik, ha a repülőteret használó légitársaságok a repülőtérre érkező és az onnan induló utasaik számával arányos mértékű díjat fizetnek.

(8) Annak érdekében, hogy a csökkent mozgásképességű személyek hatékony lehetőségekkel rendelkezhessenek a légi közlekedésben, a légi fuvarozókat kötelezni kell arra, hogy a repülőgép fedélzetén biztosítsák a segítségnyújtás bizonyos formáit.

(9) Mivel a tervezett intézkedés céljait: a tagállamok mindegyikében nyújtandó magas színvonalú és egységes védelmet és segítséget, valamint annak biztosítását, hogy az egységes piacon a gazdasági élet szereplői összehangolt feltételek között működjenek, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés terjedelme vagy hatásai miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanazon cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

(10) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell a szankciók alkalmazását. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(11) A tagállamoknak felügyelniük és biztosítaniuk kell, hogy a légi fuvarozók betartsák ezt a rendeletet, és ki kell jelölniük egy megfelelő szervet a jogérvényesítéssel összefüggő feladatok elvégzésére. Ez a felügyeleti kötelezettség nem érintheti a csökkent mozgásképességű utasok azon jogát, hogy jogorvoslatért a nemzeti jog szerint bírósághoz forduljanak.

(12) A rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és betartja különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Cél és alkalmazási kör

1. Ez a rendelet megállapítja a légi közlekedésben utazó csökkent mozgásképességű személyek védelmére és a nekik nyújtott segítségre vonatkozó szabályokat.

2. E rendelet rendelkezései azokra a légi közlekedésben utazó csökkent mozgásképességű személyekre alkalmazandók, akik valamely tagállam azon területein található repülőtérről indulnak, oda érkeznek vagy ott átszállnak, amelyekre a Szerződés alkalmazandó.

3. A (2) bekezdéstől eltérően a 3., 4. és 8. cikket akkor is alkalmazni kell, ha az utas harmadik országban elhelyezkedő repülőtérről utazik valamely tagállam azon területein elhelyezkedő repülőtérre, amelyekre a Szerződés alkalmazandó, amennyiben a repülőút olyan út része, amely a Közösségből indult, és az üzemeltető légi fuvarozó közösségi légi fuvarozó.

4. Ez a rendelet nem érinti az utasokat a szervezett utazási formákról szóló 90/314/EGK tanácsi irányelv, valamint a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján megillető jogokat.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

(a) „csökkent mozgásképességű személy”: bármely személy, akinek mozgásképessége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi) fogyatékosság, értelmi fogyatékosság, kor, betegség vagy más fogyatékossághoz vezető ok miatt korlátozott, és akinek helyzete különleges figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére bocsátott szolgáltatásnak a kérdéses személy szükségleteihez történő igazítását;

(b) „légi fuvarozó”: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozás;

(c) „üzemeltető légi fuvarozó”: olyan légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;

(d) „közösségi légi fuvarozó”: olyan légi fuvarozó, amely a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet[30] értelmében valamely tagállam által megadott érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezik;

(e) „utazásszervező”: a légi fuvarozó kivételével a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv 2. cikke 2. és 3. pontjának értelmezése szerinti szervező vagy közvetítő;

(f) „a repülőtér vezetése”: az a szerv, amely a nemzeti jogszabályok alapján ellátja különösen a repülőtéri létesítmények igazgatásának és kezelésének feladatát, és összehangolja, valamint ellenőrzi az érintett repülőtéren vagy repülőtérrendszeren belül található különféle üzemeltetők tevékenységeit;

(g) „a repülőtér használója”: minden olyan természetes vagy jogi személy, amelynek feladata légi közlekedés útján utasok fuvarozása a kérdéses repülőtérre vagy repülőtérről;

(h) „a repülőtér használóinak bizottsága”: a repülőtér használói vagy az azokat képviselő szervezetek képviselőiből álló bizottság;

(i) „helyfoglalás”: az a tény, hogy az utasnak jegye vagy más olyan igazolása van, amely jelzi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette.

3. cikk

A szállítás megtagadásának tilalma

1. A légi fuvarozó, képviselője vagy az utazásszervező a csökkent mozgásképesség okán nem tagadhatja meg a helyfoglalás kiadását olyan repülőjáratra, amely az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtérről indul.

2. A légi fuvarozó, képviselője vagy az utazásszervező nem tagadhatja meg a csökkent mozgásképességű személy beszállítását olyan repülőjáratra, amely az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtérről indul:

   a) ha a kérdéses személy a kérdéses repülőjáratra helyfoglalással rendelkezik és bejelentkezik utasfelvételre:

   a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) megjelölt időpontban, vagy

   megjelölt időpont hiányában legalább hatvan perccel a közzétett indulási időpont előtt; vagy

   b) ha a kérdéses személyt arról a légijáratról, amelyre helyfoglalása volt, egy légi fuvarozó vagy utazásszervező átirányította egy másik járatra, függetlenül az átirányítás okától.

[30] HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

4. cikk

Mentesülések, különös feltételek és tájékoztatás

1. A 3. cikk rendelkezéseitől eltérően a légi fuvarozó, képviselője vagy az utazásszervező megtagadhatja a csökkent mozgásképességű személy számára helyfoglalás kiadását vagy e személy beszállítását, illetőleg előírhatja, hogy a csökkent mozgásképességű személyt az utazás során másik személy kísérje, amennyiben ez jogszabály által előírt vonatkozó üzembiztonsági előírások teljesítése érdekében szükséges, vagy ha a repülőgép mérete vagy az utastéri személyzet indokolt hiánya következtében a csökkent mozgásképességű személy fuvarozása, beszállítása vagy kiszállítása lehetetlen.

2. Ha a légi fuvarozó, képviselője vagy az utazásszervező él az (1) bekezdésben meghatározott mentesülési jogával, akkor a helyfoglalás vagy a beszállítás megtagadását, illetőleg a kíséret előírását követő öt munkanapon belül köteles az érintett csökkent mozgásképességű személyt írásban tájékoztatni döntése indokáról.

3. A légi fuvarozó vagy képviselője kérésre köteles haladéktalanul rendelkezésre bocsátani a csökkent mozgásképességű személyek fuvarozása során alkalmazott üzembiztonsági szabályokat, valamint a fuvarozásukra vagy mozgást segítő eszközeik fuvarozására vonatkozó, a repülőgép mérete vagy a fedélzeti személyzet hiánya miatt szükséges korlátozásokat. Az utazásszervező ezeket az üzembiztonsági szabályokat és korlátozásokat köteles kérésre haladéktalanul rendelkezésre bocsátani mindazon repülőjáratok vonatkozásában, amelyek az általa szervezett, értékesített vagy értékesítésre felkínált szervezett utazási formákban szerepelnek.

5. cikk

Repülőtéri segítségnyújtási jog

1. A csökkent mozgásképességű személynek az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtérről történő indulásakor a repülőtér vezetése köteles biztosítani az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtást oly módon, hogy a kérdéses személy felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik, amennyiben a kérdéses személy segítségnyújtással kapcsolatos különös igényeiről az érintett légi fuvarozó vagy utazásszervező legalább a repülőjárat közzétett indulási időpontja előtt huszonnégy órával tájékoztatást kapott.

2. Az (1) bekezdés szerinti tájékoztatás hiányában a repülőtér vezetése az ésszerűség határain belül köteles mindent megtenni annak érdekében, hogy az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtást oly módon biztosítsa, hogy a kérdéses személy felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik.

3. Az (1) és (2) bekezdés rendelkezéseit akkor kell alkalmazni, ha:

a) a kérdéses személy bejelentkezik utasfelvételre:

– a légi fuvarozó vagy az utazásszervező által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) megjelölt időpontban, vagy

– megjelölt időpont hiányában legalább egy órával a közzétett indulási időpont előtt; vagy

b) a kérdéses személy megérkezik a 6. cikk (4) bekezdésével összhangban kijelölt pontra:

– a légi fuvarozó vagy az utazásszervező által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) megjelölt időpontban, vagy

– megjelölt időpont hiányában legalább két órával a közzétett indulási időpont előtt.

4. Ha a csökkent mozgásképességű személy a repülőtéren átszáll vagy a légi fuvarozó vagy az utazásszervező másik repülőjáratra irányítja át arról a repülőjáratról, amelyre helyfoglalással rendelkezik, a repülőtér vezetése az ésszerűség határain belül köteles mindent megtenni annak érdekében, hogy az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtást oly módon biztosítsa, hogy a kérdéses személy felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik.

5. A csökkent mozgásképességű személynek az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtérre történő érkezésekor a repülőtér vezetése köteles biztosítani az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtást oly módon, hogy a kérdéses személy eljuthasson a 6. cikk (4) bekezdésében meghatározott repülőtéri távozási pontra.

6. cikk

A repülőtéri segítségnyújtás kötelezettje

1. A repülőtér vezetése a csökkent mozgásképességű utasok számára térítésmentesen köteles biztosítani az I. cikkben meghatározott segítségnyújtást. A repülőtér a segítségnyújtást biztosíthatja maga, vagy alvállalkozói szerződés keretében mást bízhat meg vele.

2. A repülőtérnek az (1) bekezdésben meghatározott módon segítségnyújtást biztosító vezetése e segítségnyújtás finanszírozására díjat róhat ki a repülőteret használó légi fuvarozókra.

3. A (2) bekezdés szerinti díjnak költségalapúnak és átláthatónak kell lennie, és mértékét – ha létezik – a repülőtér használóinak bizottságával lefolytatott konzultációt követően kell meghatározni. A díjat a repülőteret használó légi fuvarozók között a repülőtérre és a repülőtérről szállított teljes utasszám alapján kell felosztani.

4. A repülőtér használóival – ha létezik, a repülőteret használók bizottságán keresztül –, valamint a csökkent mozgásképességű utasokat képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően a repülőtér vezetése a terminálépületeken belül és kívül kijelöli azokat az érkezési és távozási pontokat, amelyeken a csökkent mozgásképességű utasok nehézség nélkül bejelenthetik a repülőtérre történő megérkezésüket és kérhetik a segítségnyújtást. Ezeket a pontokat legalább a terminálépületek bejáratainál, az utasfelvételi pultoknál, a vasúti, metró- és autóbusz-megállóhelyeken, a taxiállomásokon és a terminálépületekhez legközelebb elhelyezkedő gépjárműparkolókban kell kijelölni.

7. cikk

A segítségnyújtás minőségi követelményei

1. Azon repülőterek kivételével, amelyek éves utasforgalma kétmillió főnél kevesebb, a repülőtér vezetése a repülőtér használóival – ha létezik, a repülőteret használók bizottságán keresztül –, valamint a csökkent mozgásképességű utasokat képviselő szervezetekkel folytatott konzultációt követően meghatározza az I. mellékletben meghatározott segítségnyújtás minőségi követelményeit és a biztosításukhoz szükséges erőforrásokat. A követelmények meghatározása során teljes mértékben figyelembe kell venni a csökkent mozgásképességű személyek közlekedésének elősegítésére vonatkozó, nemzetközileg elismert törekvéseket és magatartási szabályokat. A repülőtér vezetése köteles közzétenni a minőségi követelményeket.

2. A légi fuvarozó és a repülőtér vezetése megállapodhat, hogy a légi fuvarozó által a repülőtérre és a repülőtérről szállított utasok számára a repülőtér vezetése az (1) bekezdésben meghatározott követelményekben előírtnál magasabb színvonalú segítségnyújtást biztosít vagy az I. mellékletben meghatározott szolgáltatásokon túl többletszolgáltatásokat is nyújt. Ezek finanszírozására a repülőtér vezetése a 6. cikk (2) bekezdésében meghatározott díjon felül további díjat róhat ki a légi fuvarozóra, amelynek költségalapúnak és átláthatónak kell lennie, és mértékét az érintett légi fuvarozóval lefolytatott konzultációt követően kell meghatározni

8. cikk

A légi fuvarozók által biztosítandó segítségnyújtás

A légi fuvarozó az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtérről induló vagy ott átszálló csökkent mozgásképességű személy számára köteles térítésmentesen biztosítani a II. mellékletben meghatározott segítségnyújtást, amennyiben a kérdéses személy megfelel az 5. cikk (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek.

9. cikk

A segítségnyújtási igény bejelentése

1. A légi fuvarozó és az utazásszervező köteles minden szükséges intézkedést megtenni annak érdekében, hogy a tagállamok azon területén elhelyezkedő értékesítési pontjain, amelyekre a Szerződés alkalmazandó, beleértve a telefonos és internetes értékesítést is, fogadja a csökkent mozgásképességű személyek segítségnyújtási igényeire vonatkozó bejelentéseket.

2. A légi fuvarozó és az utazásszervező a segítségnyújtási igényre vonatkozó bejelentés beérkezése után köteles haladéktalanul tájékoztatni a bejelentésről:

   – az indulási, az érkezési és az átszállási repülőterek vezetését, valamint

   – a repülőjáratot üzemeltető légi fuvarozót, ha a helyfoglalás nem az adott légi fuvarozónál történt.

3. A repülőjárat indulását követően az üzemeltető légi fuvarozó köteles haladéktalanul tájékoztatni a célállomás repülőterének vezetését az I. mellékletben meghatározott segítségre igényt tartó csökkent mozgásképességű utasok számáról és a kért segítség mibenlétéről, amennyiben a célállomás repülőtere valamely tagállam azon területén helyezkedik el, amelyre a Szerződés alkalmazandó.

10. cikk

A kötelezettség alóli mentesülés tilalma

A csökkent mozgásképességű személyekkel szemben e rendelet szerint fennálló kötelezettségek nem korlátozhatók és azok alól nem lehet mentesülni.

11. cikk

Jogsértések

1. Minden tagállam kijelöl egy szervet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területén elhelyezkedő repülőterekről induló és oda érkező légi járatok tekintetében. Ez a szerv szükség szerint meghozza azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják a csökkent mozgásképességű utasok jogainak tiszteletben tartását, ideértve a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott minőségi követelményeknek való megfelelést is. A tagállamok a kijelölt szervről tájékoztatják a Bizottságot.

2. E rendelet vélt megsértése esetén panasz nyújtható be az (1) bekezdés szerint kijelölt szerveknek, illetőleg a tagállam által esetleg kijelölt más, erre hatáskörrel rendelkező szervnek. A tagállamok intézkedéseket tesznek a csökkent mozgásképességű személyeknek az őket e rendelet alapján megillető jogokról és a kijelölt szervekhez benyújtható panasz lehetőségéről történő tájékoztatására.

12. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. A szankciók hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek legyenek. A tagállamok legkésőbb e rendelet hatálybalépéséig értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, továbbá haladéktalanul értesítik a Bizottságot bármely, azokat érintő módosításról.

13. cikk

Jelentés

A Bizottság 2010. január 1-jéig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról és eredményeiről. A jelentéshez szükség szerint mellékelni kell a

rendelet előírásainak részletesebb végrehajtását vagy a rendelet felülvizsgálatát célzó jogalkotási javaslatokat.

14. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet ...-án/-én lép hatályba[31].

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, …-án/én

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

[31] Egy évvel a Hivatalos Lapban történő kihirdetést követően.

I. MELLÉKLET

A repülőterek vezetése által biztosítandó segítségnyújtás

A szükséges segítségnyújtás és intézkedések annak érdekében, hogy a csökkent mozgásképességű személyek:

– az 5. cikk (6) bekezdésében meghatározott módon a terminálépületeken belül és kívül kijelölt pontokon bejelenthessék a repülőtérre való megérkezésük tényét és kérhessék a segítségnyújtást,

– a kijelölt pontokról eljuthassanak az utasfelvételi pulthoz,

– részesülhessenek az utasfelvételben és feladhassák poggyászukat,

– az utasfelvételi pulttól a bevándorlási, vámvizsgálati és biztonsági eljárásokon keresztül eljuthassanak a repülőgépig,

– szükség szerint felvonók, kerekes székek vagy más segítségnyújtás igénybevételével beszállhassanak a repülőgépbe,

– a repülőgép bejárati ajtajától eljuthassanak ülésükig,

– a repülőgépen elhelyezhessék és magukhoz vehessék poggyászukat,

– ülésüktől eljuthassanak a repülőgép bejárati ajtajáig,

– szükség szerint felvonók, kerekes székek vagy más segítségnyújtás igénybevételével elhagyhassák a repülőgépet,

– a repülőgéptől a bevándorlási és a vámvizsgálati eljárásokon keresztül eljuthassanak a poggyászfelvételi teremig és felvehessék poggyászukat,

– a poggyászfelvételi teremtől eljuthassanak egy kijelölt pontig,

– átszállás esetén légi és földi, a terminálon és a terminálok között nyújtott segítség igénybevételével elérhessék csatlakozó járatukat.

A földi kezelést és mozgást segítő berendezések, beleértve az elektromos kerekes székeket is (huszonnégy órás előzetes értesítés esetén, a repülőgép fedélzetén rendelkezésre álló hely függvényében esetleg korlátozott terjedelemben).

A károsodott vagy elveszített mozgást segítő eszközök ideiglenes helyettesítése.

Szükség szerint a bizonyítvánnyal rendelkező vakvezető vagy mozgássérült-vezető kutyák földi kezelése.

A repülőjáratok igénybevételéhez szükséges információk közlése hozzáférhető módon.

II. MELLÉKLET

A légi fuvarozók által biztosítandó segítségnyújtás

A bizonyítvánnyal rendelkező vakvezető és mozgássérült-kísérő kutyák szállítása az utastérben, a nemzeti jog szabta keretek között és azokon a járatokon, amelyek menetrend szerinti menetideje öt óránál kevesebb.

Csökkent mozgásképességű utasonként egy darab mozgást segítő berendezés szállítása, amely lehet elektromos kerekes szék is (huszonnégy órás előzetes értesítés esetén, a repülőgép fedélzetén rendelkezésre álló hely függvényében esetleg korlátozott terjedelemben).

A repülőjáratra vonatkozó információk közlése hozzáférhető módon.

Kérésre és az üzembiztonsági követelmények szabta keretek között az egyes csökkent mozgásképességű személyek igényeinek figyelembevétele az üléshelyek kiosztása során.