EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 16.2.2005
KOM(2005) 47 galutinis

2005/0007 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl riboto judrumo asmenų teisių keliaujant oru

(Tekstas svarbus EEE)

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. ĮVADAS

1. Bendra oro transporto rinka europiečiams suteikė daug naudos, įskaitant platesnį paskirties vietų ir vežėjų pasirinkimą ir mažesnes bilietų kainas. Ji sudaro galimybes daugumai piliečių, kurių aktyviam dalyvavimui ekonominiame ir socialiniame gyvenime oro transportas šiandien dažnai yra būtinas, juo naudotis. Pavyzdžiui, kelionės oru dažnai yra būtinos darbui, šeimos ir draugų lankymui, laisvalaikiui bei turizmui; mažos galimybės keliauti gali gerokai sutrukdyti daugelio piliečių integracijai ir pakenkti visai visuomenei. Todėl žmonėms, kurių judrumas yra ribotas dėl negalios, amžiaus ar kokio kito veiksnio, reikėtų turėti panašias galimybes keliauti oru. Riboto judrumo keleiviai turėtų būti tikri, kad jų poreikiai bus patenkinti visoje Europos Sąjungoje, nesvarbu, kuriomis oro transporto įmonėmis ar kuriuo oro uostu jie ketintų naudotis.

2. Todėl Komisija riboto judrumo žmonių teisių užtikrinimui teikia didžiausią prioritetą. Bendruosius klausimus ji iškėlė jau 2000 m. komunikate dėl oro keleivių apsaugos[1], 2001 m. baltojoje transporto politikos iki 2010 metų knygoje[2] pranešė apie savo ketinimą tobulinti vartotojų teises ir 2002 m. išleido konsultacinį dokumentą dėl oro transporto įmonių sutarčių su keleiviais, kuriuose buvo aptarti veiklos klausimai[3]. Šiame dokumente buvo nustatyti keli galimi keleivių teisių patobulinimai ir suinteresuotų šalių buvo paprašyta pareikšti nuomonę dėl to, kuriais klausimais reikalingi Europos Sąjungos veiksmai. Išsamiai išnagrinėjusi daugybę atsakymų ir išklausiusi suinteresuotas šalis, Komisija priėjo išvadą, kad riboto judrumo žmonių apsauga yra svarbiausias prioritetas.

3. Tačiau Komisija nemano, kad riboto judrumo asmenims palanki politika turėtų būti taikoma tik oro transporto srityje. Komisija remia tiriamąsias programas, skirtas įvairių transporto priemonių pritaikymui šių asmenų poreikiams, numatančias autobusus žemomis grindimis, tarpmiestinių bei tolimojo susisiekimo autobusų, taip pat geležinkelio prieinamumą, kurios paskatino arba paskatins teisės aktų leidybos iniciatyvas[4]. Geležinkelių srityje buvo imtasi daugiau veiksmų. Pirmiausia, siekiant sudaryti Komisijai galimybę 2005 m. priimti sprendimą, direktyvos dėl paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos[5] pagrindu yra rengiamos sąveikos techninės specifikacijos, apimančios naudojimosi galimybes riboto

---

1 Oro keleivių apsauga Europos Sąjungoje - KOM(2000) 365, 2000 6 21.

2 Europos transporto politika iki 2010 metų: laikas apsispręsti - KOM(2001) 370, 2001 9 12.

3 Oro transporto įmonių sutartys su keleiviais. Energetikos ir transporto generalinio direktorato konsultacinis dokumentas. 2002 6 21. Konsultacinį dokumentą, atsakymus ir išsamią atsiliepimų santrauką galima rasti internete: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm

4 2001 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/85/EB dėl specialiųjų nuostatų dėl transporto priemonių, naudojamų keleiviams vežti ir be vairuotojo vietos turinčių daugiau kaip aštuonias sėdynes (OL L 42, 2002 2 13); Komisijos sprendimas 2002/735/EB dėl Direktyvos 96/48/EB 6 straipsnio 1 dalyje nurodytos transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos riedmenų posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 275, 2002 10 11); 2002 m. gegužės 30 d. Komisijos sprendimas 2002/732/EB dėl Direktyvos 96/48/EB 6 straipsnio 1 dalyje nurodytos transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 245, 2002 9 12).

5 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos - OL L 110, 2001 4 20.

judrumo asmenims. Antra, kaip paskelbta komunikate dėl integruotos geležinkelių erdvės[6], 2004 m. kovą Komisija priėmė reglamento dėl tarptautinėmis paslaugomis besinaudojančių keleivių, tarp jų – riboto judrumo žmonių, teisių pasiūlymą[7]. Kalbant apie jūrų transportą, iš dalies pakeistoje direktyvoje dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų buvo nustatyti reikalavimai, susiję su riboto judrumo asmenų sauga[8].

4. Šias iniciatyvas reikėtų nagrinėti atsižvelgiant į Bendrijos nediskriminavimo politiką. Pagrindinių teisių chartijos 21 straipsnyje yra nustatytas bendrasis principas, kad bet kokia diskriminacija dėl lyties, rasės, spalvos, etninės ar socialinės kilmės, genetinių bruožų, kalbos, religijos ar tikėjimo, politinės ar kitokios nuomonės, priklausymo tautinei mažumai, nuosavybės, gimimo, negalios, amžiaus ar seksualinės orientacijos yra draudžiama. Be to, pagal EB sutarties 13 straipsnį Bendrijai yra suteikta teisė jos kompetencijai priklausančiose srityse kovoti su diskriminacija, nesvarbu, ar tai būtų diskriminacija dėl lyties, rasinės arba etninės kilmės, religijos ar tikėjimo, negalios, amžiaus arba seksualinės orientacijos. 2000 m. lapkričio 27 d. Taryba priėmė Direktyvą 2000/78/EB[9], kuria „nustatomi vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendrieji pagrindai“. Direktyva uždraudžiama bet kokia diskriminacija, nesvarbu, tiesioginė ar netiesioginė, dėl religijos ar tikėjimo, negalios, amžiaus ar seksualinės orientacijos[10]. Negalios klausimais šioje direktyvoje pripažįstama, kad tinkamų patalpų darbo vietoje neįrengimas gali būti diskriminacija. Praktiniu požiūriu tokiu įpareigojimu iš darbdavių reikalaujama imtis pozityvių veiksmų, užtikrinančių, kad su neįgaliaisiais būtų elgiamasi teisingai. Komisija ėmėsi iniciatyvos, kad 2003 m. būtų paskelbti Europos žmonių su negalia metais, prie kurios vėliau prisidėjo ir Taryba. Kad rezultatai būtų jaučiami ir po 2003 m. ir kad būtų įdiegtas darnus ir veiklus negalios klausimų sprendimo metodas, Komisija 2003 m. spalio mėn. priėmė Komunikatą [KOM(2003) 650] „Žmonių su negalia lygios galimybės: Europos veiksmų planas“. Be to, ji mano, kad būtina kovoti su neigiamomis nuostatomis, didinti sąmoningumą, skatinti dalytis patirtimi ir stiprinti visų suinteresuotų šalių bendradarbiavimą.

2. KONSULTACIJŲ REZULTATAI

5. Į Komisijos konsultacinį dokumentą dėl oro transporto įmonių sutarčių sulaukta aktyvaus atsako. Iš įvairių suinteresuotų šalių, ypač iš oro transporto įmonių ir jų asociacijų, vartotojų organizacijų, ministerijų ir vyriausybinių institucijų, buvo gauti net keturiasdešimt septyni atsiliepimai. Vykstant konsultacijoms buvo pasiektas bendras sutarimas dėl to, kad Bendrijos teisė turėtų ginti riboto judrumo asmenų teises. Buvo bendrai sutarta, jog siekiant išvengti neteisingo elgesio turi būti uždrausta nepateisinamai atsisakyti vežti dėl riboto judrumo. Kita vertus, apskritai buvo pripažinta, kad vežėjams saugos sumetimais turėtų būti leidžiama atsisakyti vežti, tai pagrįstai pateisinus ir pareikalavus teisės aktais, kad būtų išvengta piktnaudžiavimo. Taip pat buvo sutarta dėl to, kad iš riboto judrumo keleivių neturėtų būti imamas mokestis už pagalbą, reikalingą norint naudotis oro transportu, ir kad išlaidos turėtų būti paskirstytos visiems keleiviams.

---

6 Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui – Europos integruotos geležinkelių erdvės link - KOM(2002) 18, 2002 1 23.

7 Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl tarptautinių geležinkelių keleivių teisių ir prievolių pasiūlymas - KOM(2004) 143, 2004 3 3.

8 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/24/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų - OL L 123, 2003 5 17.

9 OL L 303, 2000 12 2, p. 16.

10 Diskriminacija dėl lyties ir etninės ar rasinės kilmės nagrinėjama kitose direktyvose.

6. Nepaisant tokio plataus sutarimo, kliūtimi tapo smarkūs nesutarimai dėl to, kas turėtų būti atsakingas už pagalbą oro uostuose – oro uostai ar oro transporto įmonės. Oro transporto įmonės buvo linkusios manyti, kad pagalbą prieš skrydį ir po jo turėtų teikti oro uostai, nes tai priklauso jų kompetencijai. Ši pagalba turėtų būti centralizuotai organizuojama kiekviename oro uoste, ir ji turėtų būti finansuojama įvedus mokestį visoms oro transporto įmonėms, proporcingą keleivių, kuriuos šios oro transporto įmonės atskraidina į tą oro uostą ir išskraidina iš jo, skaičiui. Oro uostai įrodinėjo, kad atsakomybę turėtų prisiimti vežėjai, nes būtent jie palaiko ryšį su keleiviais ir turi informaciją apie riboto judrumo keleivius bei jų poreikius.

7. Diskusijos vyksta jau kurį laiką, tačiau klausimas nėra išspręstas. Nors savanoriški oro transporto įmonių ir oro uostų įsipareigojimai[11] apima elgesį su riboto judrumo žmonėmis, jie neatsako į klausimą, kas turėtų būti atsakingas už pagalbą oro uostuose. Atsižvelgiant į mobilumo svarbą socialinei integracijai, klausimas neturi būti paliktas atviras ir gali būti išspręstas tiktai teisės aktais, todėl Komisija nusprendė pateikti šį reglamento pasiūlymą. Šiuo reglamentu bus siekiama dviejų svarbiausių tikslų: pirma, uždrausti nederamą elgesį, tai yra atsisakyti vežti dėl riboto judrumo, ir, antra, užtikrinti nemokamos pagalbos, kuri reikalinga, kad riboto judrumo keleiviams būtų sudarytos tinkamos galimybės keliauti oru, teikimą.

8. Komisija pripažįsta didžiules daugelio oro transporto įmonių ir oro uostų pastangas prisitaikyti prie riboto judrumo žmonių poreikių. Šiuo požiūriu oro transporto srityje iš tiesų yra padaryta didesnė pažanga nei daugelyje kitų sektorių. Komisija taip pat pripažįsta vertingą Europos civilinės aviacijos konferencijos kelerių metų darbą lengvinant riboto judrumo asmenų vežimą[12]. Tačiau Komisija rūpinasi, kad būtų užtikrintas geriausios praktikos laikymasis visuose Bendrijos oro uostuose ir visuose skrydžiuose iš jų ir kad ji būtų toliau taikoma, nepaisant to, kad dėl gyventojų senėjimo daugėja riboto judrumo keleivių ir kad oro transporto įmonės yra nepaliaujamai spaudžiamos dėl konkurencingumo mažinti išlaidas.

3. REGLAMENTO DALYS

Teisingo elgesio sąlyga

9. Kad sutaupytų išlaidų, oro transporto įmonės gali būti linkusios atsisakyti vežti riboto judrumo keleivius, nebent jos būtų nustačiusios, kad pastarieji turi sumokėti visą pagalbos kainą, kas būtų visiškai nepriimtina. Oro transporto įmonės taip pat gali būti susirūpinusios dėl galimų pavojų saugai arba nepagrįstos kitų keleivių reakcijos. Nemanydama, kad tokie veiksmai yra plačiai paplitę, Komisija yra tos nuomonės, kad keleiviams turi būti užtikrinta, jog dėl jų riboto judrumo nebus atsisakyta juos vežti. Oro transporto įmonės arba turizmo kelionių organizatoriai gali atsisakyti priimti riboto judrumo žmonių užsakymus arba – jau oro uoste – juos įlaipinti. Todėl Komisija siūlo, kad skrydžiuose iš valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esančių oro uostų šiems būtų uždrausta dėl riboto keleivių judrumo atsisakyti patvirtinti jų užsakymus arba juos įlaipinti. Draudimas atsisakyti rezervuoti vietą arba įsodinti taip pat galioja tuo atveju, kai keleiviai vyksta iš trečiojoje šalyje esančio

---

[11] Su paslaugomis keleiviams susijęs oro transporto įmonių įsipareigojimas ir Savanoriškas oro transporto įmonių įsipareigojimas dėl paslaugų keleiviams, pateikta Europos civilinės aviacijos konferencijos/ Europos Sąjungos dialogo, Lisabona, 2001 m. gegužės 10 d.

[12] Europos civilinės aviacijos konferencija: 30-asis dokumentas, 1 dalis „Palengvinimas“ su priede pateiktu Gero elgesio teikiant antžemines paslaugas riboto judrumo asmenims kodeksu.

oro uosto į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esantį oro uostą, jei skrydis yra Bendrijoje prasidėjusio maršruto dalis ir jei skrydį vykdantis vežėjas yra Bendrijos vežėjas.

10. Vis dėlto ši garantija negali būti besąlygiška. Labai smarkiai riboto judrumo žmonių arba daugelio riboto judrumo keleivių vežimas tuo pačiu skrydžiu gali prieštarauti deramai nustatytiems saugos reikalavimams. Pavyzdžiui, susidarius avarinei situacijai orlaivio evakuacija dėl to taptų neleistinai lėta ir sunki. Todėl siūlomu reglamentu oro transporto įmonėms ir oro vežėjams turėtų būti leidžiama atsisakyti vežti, kad būtų laikomasi nustatytų saugos taisyklių. Tačiau kad būtų išvengta piktnaudžiavimo, jie turėtų būti įpareigoti raštu pranešti keleiviams, kuriuos vežti atsisakoma, atsisakymo priežastis ir viešai paskelbti riboto judrumo žmonių vežimui taikomas saugos taisykles.

Pagalba oro uostuose: keletas ypatumų

11. Kad galėtų skristi, riboto judrumo žmonėms gali būti reikalinga pagalba jų ypatingiems poreikiams tenkinti. Pavyzdžiui, jiems gali būti reikalinga pagalba, kad iš atvykimo į oro uostą vietos patektų į orlaivį ir atvykę – iš orlaivio nukaktų į išvykimo iš oro uosto vietą. Kartais manoma, kad tokia pagalba yra registracijos vietoje skiriamas vežimėlis ir aptarnaujantis asmuo, tačiau tokia nuomonė yra supaprastinimas, kuria nepaisoma poreikių įvairovės.

12. Pirma, laikantis tokio požiūrio, riboto judrumo asmuo yra prilyginamas neįgaliajam, kuris negali vaikščioti ir kuriam reikalingas vežimėlis. Kai kuriems žmonėms tai tinka, tačiau kiti turi negalią, nesusijusią su gebėjimu vaikščioti, pavyzdžiui, regėjimo arba klausos negalią. Jiems greičiau gali prireikti vadovavimo, kad surastų kelią, arba galimybės priimtina forma perduoti būtiną informaciją, pavyzdžiui, apie registracijos vietą, išvykimo vartus ir įsėdimo laiką. Kita vertus, keleiviai, kuriems reikia pagelbėti vaikščioti oro uoste, nebūtinai turi negalią. Pavyzdžiui, daugeliui senų žmonių kasdieniame gyvenime pagalba nereikalinga, tačiau jie negali pėsčiomis nueiti didelių atstumų oro uostuose. Šiuolaikiniams oro uostams didėjant ir tampant vis sudėtingesniems, pagalbos prašyti gali būti priversti ir žmonės, kurie kitais atvejais pasikliauja savo jėgomis. Europos civilinės aviacijos konferencija sukūrė apibrėžimą, atspindintį šią jos darbo sudarant lengvesnes sąlygas įvairovę, kuriuo Komisija remiasi šiame pasiūlyme.

13. Antra, pagalbos teikimas nebūtinai prasideda registracijos vietoje išvykstant arba baigiasi bagažo salėje atvykus. Kai kurie keleiviai gali atvykti į automobilių stovėjimo aikšteles, autobusų arba traukinių stotis ir tuomet jiems gali prireikti pagalbos, kad pasiektų registracijos vietą. Taip pat jiems gali prireikti papildomos pagalbos vykstant iš bagažo salės, kur jie dažnai paliekami be pagalbos, į išvykimo iš oro uosto vietą. Keleiviams, persėdantiems iš vieno lėktuvo į kitą, gali prireikti pagalbos vykstant nuo vienų išvykimo vartų prie kitų ir, galimas daiktas, iš vieno terminalo į kitą. Be to, riboto judrumo žmonėms pakeliui gali būti reikalinga papildoma pagalba, pavyzdžiui, atliekant registracijos, patikimumo patikrinimo, pasų kontrolės, bagažo atsiėmimo ir muitinės procedūras. Tai nereiškia, kad visi riboto judrumo keleiviai pageidautų tokių išplėstinių paslaugų, greičiau tai reiškia, kad prireikus jos turėtų būti gaunamos. Taip pat tai nebūtinai rodo, kad pagalba turi būti teikiama visame oro uoste, greičiau – kad ji turėtų būti teikiama tam tikrose atvykimo ir išvykimo vietose, kuriose riboto judrumo keleiviai neabejotinai gali jos prašyti.

14. Kad riboto judrumo žmonėms būtų sudarytos realios galimybės keliauti oru, pagalba turi būti suprantama plačiai. Siekiant užtikrinti, kad visada bus galima gauti visą paslaugų rinkinį, siūlomame reglamente turėtų būti pateiktas standartinis paslaugų, kurios turi būti teikiamos

Bendrijos oro uostuose, sąrašas. Lygybės ir socialinio įtraukimo sumetimais už šią pagalbą iš riboto judrumo žmonių neturėtų būti imamas mokestis; veikiau išlaidas turėtų apmokėti visi oro keleiviai bendrai. Kaip paaiškinta, konsultacijos parodė, kad suinteresuotos šalys palaiko šį principą, tačiau oro transporto įmonės ir oro uostai nesutaria dėl atsakomybės už šios pagalbos organizavimą ir finansavimą. Tai gali būti nustatyta tik Bendrijos teisės aktais.

Pagalba oro uostuose: pasirinkimo galimybės

15. Kuris pasirinkimas bus naudingesnis riboto judrumo keleiviams, išvykstantiems iš valstybėse narėse esančių oro uostų arba į juos atvykstantiems: atsakomybės už pagalbą suteikimas oro uostams ar šios užduoties paskyrimas oro transporto įmonėms? Kad turėtų visas galimybes naudotis oro transportu, riboto judrumo žmonės turi būti tikri, kad gaus visą reikalingą pagalbą, kad ir kuriuo oro uostu ar kuriomis oro transporto įmonėmis naudotųsi. Toks tikrumas gali būti suteiktas tiktai užtikrinus, kad visuose valstybėse narėse esančiuose oro uostuose jiems bus suteikta nemokama aukštos kokybės pagalba. Riboto judrumo keleiviai taip pat turi būti užtikrinti, kad nepriklausomai nuo to, kurias oro transporto įmones jie pasirinks, jie gaus tokią pačią pagalbą ir su jais bus elgiamasi laikantis aukšto lygio standartų.

16. Vienas konkretus tikslas turėtų būti užtikrinti, kad visuose oro uostuose būtų teikiama išplėstinė ir nenutrūkstama pagalba. Tai reiškia, kad kiek įmanoma turėtų būti vengiama pertrūkių teikiant paslaugas ir teikėjų pasikeitimų, kadangi dėl to dažnai susidaro gaišatis, o keleiviai turi laukti naujų aptarnaujančių asmenų. Nenutrūkstamas paslaugų teikimas prieinama kaina labai palengvėtų, jei kiekviename oro uoste už jas būtų atsakinga viena institucija. Tai taip pat padėtų taupyti dėl didelio kiekio, pavyzdžiui, teikiant ir eksploatuojant transporto priemones ir kėlimo įrangą.

17. Valdymo institucijai suteikta didelė atsakomybė visame oro uoste, todėl jai būtų patogu teikti įvairias ir nenutrūkstamas paslaugas. Todėl Komisija siūlo šiai institucijai skirti atsakomybę už pagalbos, kuri reikalinga riboto judrumo žmonėms naudotis oro transportu, organizavimą ir finansavimą. Tuomet ši institucija galėtų pati teikti pagalbą arba sudaryti sutartis su teikėjais. Kalbant apie kitą pasirinkimo galimybę, būtų nepagrįsta tikėtis, kad viena oro transporto įmonė visame oro uoste tuose terminaluose, kuriais naudojasi pati, ir kituose terminaluose teiktų pagalbą savo keleiviams ir pas kitą vežėją persėdantiems keleiviams.

18. Antras tikslas turėtų būti neskatinti oro transporto įmonių mažinti jų vežamų riboto judrumo asmenų skaičių. Jei oro transporto įmonės būtų atsakingos už pagalbą visuose aptarnaujamuose oro uostuose ir dėl to patirtų išlaidų, apytikriai proporcingų vežtų riboto judrumo keleivių skaičiui, kai kurios oro transporto įmonės galėtų būti linkusios vežti kiek įmanoma mažiau tokių keleivių. Kadangi nepažeisdamos teisingo elgesio sąlygos oro transporto įmonės negali tiesiogiai atsisakyti vežimo, jos galėtų riboto judrumo žmones atgrasinti teikdamos prastas paslaugas arba piktnaudžiaudamos saugos taisyklėmis. Jei oro transporto įmonės pagarsėtų tokiu elgesiu, riboto judrumo žmonės netrukus imtų jų vengti. Daugelis vežėjų griežtai pasipriešintų tokiems veiksmams, bet jei keletas vežėjų jų imtųsi ir sutaupytų daug išlaidų, likusieji patirtų didelį spaudimą pasekti jų pavyzdžiu. Dėl to sumažėtų tinkamos galimybės keliauti lėktuvais.

19. Šito galėtų būti išvengta, jei oro transporto įmonės mokėtų mokestį, proporcingą iš oro uosto išskraidintų ir į juos atskraidintų keleivių skaičiui, taigi jos būtų nepriklausomos nuo vežtų riboto judrumo žmonių skaičiaus. Toks metodas labai sumažintų paskatas oro transporto įmonės mažinti vežamų keleivių skaičių (oro transporto įmonių atsakomybė nebūtų visiškai

panaikinta, kadangi jos turėtų teikti tam tikrą pagalbą orlaivyje). Tai galėtų būti įgyvendinta kiekviename oro uoste įdiegus centralizuotą sistemą ir tuomet sudarius galimybes jos organizatoriui rinkti mokestį iš visų oro uostu besinaudojančių oro transporto įmonių, proporcingai jų į šį oro uostą atskraidintų ir iš jo išskraidintų keleivių skaičiui. Be to, oro uosto valdymo institucija yra vietoje, patogioje rinkti tokį mokestį, kuris turėtų būti pagrįstas išlaidomis, skaidrus ir nustatytas pasitarus su oro vežėjais. Jį turėtų mokėti visos oro uostu besinaudojančios oro transporto įmonės, nesvarbu, ar tai būtų Bendrijos, ar trečiosios šalies vežėjas.

20. Tuomet oro uosto valdymo institucijos reglamentu būtų įpareigotos riboto judrumo keleiviams teikti nustatytas paslaugas (žr. pasiūlymo I priedą), kad būtų pasiekti tam tikri socialiniai tikslai. Tai nereiškia, kad būtų nustatytas vienas modelis visoms aplinkybėms; iš tikrųjų tokiu būdu greičiau būtų sudarytos sąlygos didesniam lankstumui. Pirmiausia kokybės standartai būtų diegiami ne centralizuotai, bet visos valdymo institucijos, pasitarusios su oro uostu besinaudojančiais oro vežėjais ir riboto judrumo keleivius atstovaujančiomis organizacijomis, pačios nustatytų standartus ir susijusius reikalavimus ištekliams. Tai leistų standartus ir specifikacijas priderinti prie įvairių oro uostų dydžių, formų ir naudojamų orlaivių tipų.

21. Antra, siūlomame reglamente kiekvienai valdymo institucijai būtų palikta laisvė rinktis, ar pagalbą teikti pačioms, ar įsigyti paslaugas iš teikėjų, įskaitant oro transporto įmones, jei jie laikosi Bendrijos teisės aktuose viešiesiems pirkimams nustatytų sąlygų[13]. Jei valdymo institucija pirktų paslaugas iš išorės, ji turėtų laisvę rinktis, ar sudaryti vieną sutartį, ar padalyti pirkinį keliems teikėjams pagal terminalą, oro transporto įmones ar kitokiu būdu, kuris atrodytų geriausias. Reikėtų pabrėžti, kad oro uostų valdymo institucijoms teikiamos paslaugos nėra reguliuojamos pagal antžeminių paslaugų direktyvą[14]. Tai taikoma paslaugoms, kurias teikėjai teikia oro uosto naudotojams (iš esmės oro vežėjams), siekiant sudaryti laisvą patekimą į šią rinką neperžengiant tam tikrų ribų. Taigi šie du teisės aktai nedubliuotų vienas kito ir nekiltų darnumo klausimų.

Pagalba orlaivyje

22. Kai kurios paslaugos riboto judrumo keleiviams yra teikiamos orlaiviuose, todėl, savaime suprantama, už jas yra atsakingi oro vežėjai. Pavyzdžiui, vežimėlių ir kitos judėjimo įrangos gabenimas ir šunų – aklųjų vedlių, kuriuos daugelis oro transporto įmonių įsileidžia į saloną, vežimas (žr. siūlomo reglamento II priedą). Komisija siūlo, kad tais atvejais, kai išskrendama iš valstybėje narėje esančio oro uosto, iš oro transporto įmonių būtų reikalaujama šias paslaugas teikti nemokamai.

Pranešimas apie pagalbos poreikį

23. Prieš kelionę sužinojus riboto judrumo keleivių konkrečius poreikius, oro uostams ir oro transporto įmonėms būtų lengviau organizuoti pagalbą, teikti greitas paslaugas ir optimaliai panaudoti savo išteklius. Šiuo metu jie dažnai negauna išankstinio pranešimo ir turi organizuoti savo darbą geriausiai, kaip tik išmano. Išankstinį pranešimą padarius pagalbos

---

[13] 1993 m. birželio 14 d. Tarybos direktyva 93/38/EEB dėl subjektų, vykdančių savo veiklą vandens, energetikos, transporto ir telekomunikacijų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo - OL L 199. 1993 8 9.

[14] 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką - OL L 272, 1996 10 25.

teikimo sąlyga, būtų nueita pernelyg toli, nes daugelis oro uostų ir oro transporto įmonių dabar ir be išankstinio pranešimo teikia pakankamas paslaugas. Bendrijos teisės aktais keleiviai veikiau turėtų būti paskatinti iš anksto pranešti, nesukuriant to, kas iš tikrųjų reikštų įpareigojimą tai padaryti. Komisija siūlo teisingo sprendimo mechanizmą. Jei riboto judrumo keleiviai iš anksto praneštų apie savo poreikius, oro uostai būtų įpareigoti padėti jiems taip, kad jie suspėtų į skrydį. Tuo atveju, kai iš anksto nepranešama, oro uostai turėtų tiktai kuo labiausiai stengtis užtikrinti, kad keleiviai spės į skrydį. Tai paskatintų pranešti nenustatant įpareigojimo, kuris būtų laikomas žingsniu atgal nuo dabartinės praktikos.

Vykdymas

24. Jei oro transporto įmonės arba oro uostai nevykdo savo įsipareigojimų, riboto judrumo keleivių padėtis tampa neužtikrinta, todėl siūlomą reglamentą bus privaloma tiksliai vykdyti. Todėl į Komisijos pasiūlymą yra įtrauktas straipsnis, kuriuo iš valstybių narių reikalaujama nustatyti sankcijas už nesilaikymą ir paskirti institucijas, atsakingas už reglamento vykdymą ir keleivių skundų tvarkymą. Beje, šios nuostatos yra labai artimos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl kompensavimo ir pagalbos keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo ar atidėjimo ilgam laikui atveju nuostatoms[15].

4. SUBSIDIARUMAS IR PROPORCINGUMAS

25. Bendrija sukūrė oro transporto vidaus rinką, kurioje vežėjai veikia pagal vienodas taisykles. Jos taikomos ne tik patekimui į rinką, bet ir keleivių apsaugai. Daugelis riboto judrumo žmonių, kaip ir kiti oro keleiviai, keliauja iš vienų valstybių narių į kitas, todėl aukštu lygmeniu suderinta pagalba jiems būtų labai naudinga. Nesant suderinamumo jie geriausiu atveju naudotųsi skirtingomis teisėmis, o blogiausiu – visiškai neturėtų teisinės apsaugos. Be to, kad ir kur jie keliautų Europoje, jiems būtų sunku sužinoti savo teises, todėl būtų sunku reikalauti jų laikytis. Kalbant apie oro transporto įmones, nesant suderinamumo jos turėtų dirbti vadovaudamosi daugybe skirtingų taisyklių, todėl turėtų daugiau išlaidų ir susidurtų su sudėtingesne darbo tvarka. Todėl nacionalinėmis taisyklėmis, net darant prielaidą, kad jomis sugebėta suteikti aukšto lygio apsaugą, nebūtų galima pasiekti svarbiausių Bendrijos tikslų, ir jos netgi galėtų trukdyti jų siekti.

26. Bendrija jau seniai pripažino būtinybę turėti suderintas oro keleivių apsaugos taisykles. Ji priėmė teisės aktus dėl kompensacijų už atsisakymą vežti[16], oro vežėjų atsakomybės[17], ir naujausią teisės aktą dėl kompensacijų ir pagalbos keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju[18]. Be to, Komisija priėmė teisės aktą dėl kelionių paketų, į kuriuos dažnai įtraukiamos kelionės oru[19]. Todėl siūlomas reglamentas būtų

---

15 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 - OL L 46, 2004 2 17.

16 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 295/91, nustatantis bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles - OL L 36, 1991 2 8.

17 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 889/2002, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju - OL L 140, 2002 5 30.

18 Reglamentas (EB) Nr. 261/2004.

19 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų - OL L 158, 1990 6 23.

naujausias šioje srityje. Bendrija neturi jokių kitų priemonių suteikti oro keleiviams teises, kaip tik teisės aktų leidybą.

27. Tikslios ir išsamios taisyklės būtų naudingos visiems: keleiviams, oro uostams ir oro transporto įmonėms. Oro transportas yra išskirtinai tarptautinė pramonė, todėl nacionalinių taisyklių skirtumai gali sukelti didelių sunkumų. Be to, sprendimai dėl keleivių teisių dažnai turi būti priimami greitai ir vietoje, ir tai padidina tikslių Bendrijos lygmens taisyklių vertę. Todėl reglamentas yra geresnė priemonė už direktyvą, kadangi juo kartu su kitomis priemonėmis yra ginamos oro keleivių teisės.

28. Komisija į savo pasiūlymą įtraukė tik tas sritis, kurioms tikslios Bendrijos taisyklės yra būtinos ir kuriose suinteresuotos šalys jų tikrai pageidauja. Reglamente būtų pateiktas pagalbos paslaugų, kurios turėtų būti teikiamos oro uostuose ir orlaiviuose, sąrašas, bet jame nebūtų išsamiai apibrėžta ar nustatyta, kokiu būdu jos turėtų būti teikiamos; į reglamentą taip pat nebūtų įtraukti tokie klausimai kaip orlaivių įranga. Pripažindama, kad išsamesnis suderinamumas būtų naudingas ir riboto judrumo keleiviams, ir oro vežėjams, Komisija mano, kad jį įgyvendinant pagal tarptautiniu mastu pripažintas rekomendacijas būtų išlaikytas lankstumas ir sudarytos sąlygos pritaikyti prie konkrečių aplinkybių.

29. Todėl Komisija remia Europos civilinės aviacijos konferencijos darbą lengvinant riboto judrumo asmenų vežimą. Komisijos rekomendacijose pateikiamos išsamios pagalbos riboto judrumo žmonėms teikimo gairės, apimančios informaciją šiems žmonėms ir oro transporto įmonių bei oro uostų darbuotojams, komunikacinę įrangą, personalo mokymą, oro uostų prieinamumą, įlaipinimo ir išlaipinimo tvarką, pagalbą skrydžių metu, orlaivio įrangą ir grupines keliones. Neseniai Komisijos priimtame Gero elgesio teikiant antžemines paslaugas riboto judrumo asmenims kodekse yra nustatyti papildomi principai ir standartai.

30. Komisijos pasiūlyme vengiama tų klausimų, kuriuos geriau palikti rekomendacijoms, ir jame tenkinamasi tomis sritimis, kuriose Bendrijos veiksmų būtinybė yra aiškiai ir plačiai pripažįstama. Todėl jis yra proporcingas siekiamam tikslui ir tinkamas aplinkybėms, kuriomis šio tikslo bus siekiama.

5. SOCIALINIO IR EKONOMINIO POVEIKIO VERTINIMAS

Socialinis poveikis

31. Riboto judrumo žmonės yra ne vien neįgalieji, kurių Bendrijoje priskaičiuojama apie 45 milijonus, arba 10 % visų gyventojų, bet ir žmonės, kurie negali oro transportu naudotis be pagalbos. Tai dažnai būna senyvo amžiaus žmonės, kurie dideliuose šiuolaikiniuose oro uostuose negali pėsčiomis nueiti didelių atstumų, nors kasdieniame gyvenime jie yra judrūs. Yra apskaičiuota, kad pagalba iš visų valstybių narių oro uostuose įsėdančių ir išsilaipinančių keleivių suteikiama 1 % visų reguliarių skrydžių keleivių[20] ir 1,6 % laisvalaikio paslaugomis besinaudojančių keleivių[21], ir tai sudaro maždaug septynis milijonus atvejų kiekvienais metais. Ilgainiui dėl gyventojų senėjimo padaugės ir neįgaliųjų (tarp pagyvenusių piliečių negalia yra paplitusi kelis kartus dažniau negu tarp visų gyventojų), ir asmenų, kurių judrumas nepakankamas, kad galėtų keliauti oro transporto priemonėmis be pagalbos.

---

[20] Šaltinis: Europos oro transporto įmonių asociacija, atstovaujanti reguliaraus susisiekimo subjektams, išskyrus regionines oro transporto įmones.

[21] Šaltinis: Tarptautinė oro vežėjų asociacija, atstovaujanti pramoginio susisiekimo subjektams.

32. Pasiūlymas turėtų padėti gerokai sparčiau pasiekti svarbų socialinį tikslą – kad riboto judrumo žmonės turėtų panašias galimybes naudotis oro transportu, nepaisant tokių žmonių daugėjimo ir oro transporto įmonėms daromo konkurencinio spaudimo. Neturėdami tokių galimybių, jie negautų ne tik tiesioginės naudos iš kelionių oru, bet ir netiesioginės naudos dėl didesnio įtraukimo į ekonominį ir socialinį bendruomenės gyvenimą. Pavyzdžiui, ne taip, kaip kiti keleiviai, jie negalėtų keliauti darbo reikalais, lankyti šeimos bei draugų ir vykti atostogauti. Todėl oro uostuose ir orlaiviuose jiems turėtų būti teikiama nemokama pagalba ypatingiems jų poreikiams patenkinti.

33. Reglamentu butų užtikrinta ne tik šiandien dažniausiai teikiama pagalba vykstant iš registracijos vietos į lėktuvą ir iš lėktuvo į bagažo salę, bet ir pagalba vykstant iš paskirtosios atvykimo į oro uostą vietos į orlaivį bei iš orlaivio į paskirtąją išvykimo iš oro uosto vietą. Atsakomybę suteikus vienai institucijai, kiekviename oro uoste būtų sudarytos sąlygos teikti vientisas paslaugas be pertrūkių ar atidėjimų net tada, kai keleivis keičia vežėjus ir yra perkeliamas iš vieno terminalo į kitą.

34. Valdymo institucijai suteikta didelė atsakomybė už paslaugas visame oro uoste, todėl jai patogiau atlikti šį vaidmenį, negu atskiroms oro transporto įmonėms. Iš to kyla Komisijos pasiūlymas. Nors ir ilgai diskutavę, oro transporto įmonės ir oro uostai neįstengė susitarti, kas turėtų būti atsakingas, ir neatrodo, kad jie susitartų ateityje. Todėl, jei *status quo* tęstųsi, riboto judrumo keleiviai negautų nei visų, nei vientisų paslaugų.

Ekonominis poveikis

35. Riboto judrumo keleiviams visuose oro uostuose turėtų būti užtikrinta aukšto lygio nemokama pagalba. Jie taip pat turėtų būti užtikrinti, kad taip bus ir ateityje, nepaisant didėjančių išlaidų ir spaudimo oro transporto įmonėms mažinti išlaidas, kad išliktų konkurencingos. Oro uoste keleiviams vežimėliuose teikiamos pagalbos išlaidos yra įvertintos 24 eurais[22] arba 30 eurų[23] išvykstant bei tiek pat atvykus, ir tai sudaro nedideles išlaidas, jei bendros išlaidos riboto judrumo asmenims būtų paskirstytos visiems Europos keleiviams (apie 590 milijonų keleivių 2003 m.). Šiuo metu oro transporto įmonės dažniausiai šią pagalbą teikia nemokamai, taigi reglamentu sektoriui nebūtų įvestas visiškai naujas išlaidų rinkinys. Reikėtų pažymėti, kad, viena vertus, ne visiems riboto judrumo keleiviams ši pagalba reikalinga, ir, kita vertus, reglamentu būtų pareikalauta praplėsti galimų gauti paslaugų skalę.

36. Šiuo metu pagalbos teikimas riboto judrumo žmonėms turi įtakos oro transporto įmonių naudai, ypač kai jie keliauja su ne tokiais brangiais bilietais. Turint omenyje konkurencinį spaudimą mažinti išlaidas ir ilgainiui dėl gyventojų senėjimo didėsiantį riboto judrumo keleivių skaičių, abejotina, ar oro transporto įmonės ir toliau galės oro uostuose teikti dabartinio lygio pagalbą. Tuomet esminis klausimas yra kaip paskirstyti išlaidas skirtingiems veikėjams, kad būtų sumažinta ekonominė paskata mažinti vežamų riboto judrumo žmonių skaičių.

37. *Status quo* išlaikymas nebūtų veiksminga priemonė. Esant tokiai padėčiai oro transporto įmonės dažniausiai nemokamai teiktų ribotą pagalbą savo keleiviams. Oro transporto įmonės turėtų ekonominę paskatą mažinti vežamų riboto judrumo keleivių skaičių ir dažnai galėtų tą daryti nepažeisdamos draudimo atsisakyti vežti. Šiuo metu beveik visi vežėjai prisiima

---

22 Šaltinis: Tarptautinė oro vežėjų asociacija.

23 Šaltinis: Europos oro transporto įmonių asociacija.

atsakomybę už riboto judrumo žmonių vežimą ir pagalbos jiems teikimą, tam išleisdami daugybę lėšų. Tačiau jei vienas vežėjas pakeistų politiką, konkurencinis spaudimas verstų kitus vežėjus sekti pirmųjų pavyzdžiu arba apmokestinti pagalbą. Abu atvejai būtų nepriimtini.

38. Siūlomas sprendimas padėtų išvengti šių sunkumų, nes iš visų oro transporto įmonių renkamas mokestis būtų proporcingas bendram keleivių, kuriuos tos įmonės įlaipino ir išlaipino oro uoste, skaičiui. Mokestis būtų nepriklausomas nuo vežamų riboto judrumo keleivių skaičiaus, todėl oro transporto įmonėms sumažėtų paskata mažinti tokių keleivių skaičių. Pasiūlymu sektoriui būtų nustatytos vienintelės papildomos išlaidos – už išplėstą pagalbą, jei žmonės jos reikalautų. Svarbiausias pasiūlymo ekonominis poveikis būtų pakeisti pagalbos oro uostuose organizavimo ir finansavimo būdus. Oro vežėjų atsakomybė būtų perkelta oro uostų valdymo institucijoms. Tačiau valdymo institucijos ne pačios apmokėtų išlaidas, bet greičiau priskirtų jas oro uostu besinaudojančioms oro transporto įmonėms. Oro transporto įmonės perkeltų mokestį visiems savo keleiviams, taigi jis būtų padalytas dideliam piliečių skaičiui. Ir riboto judrumo asmuo nebūtų siejamas su papildomomis išlaidomis, bet jis būtų laukiamas keleivis visuose etapuose nuo bilieto užsakymo iki atvykimo į paskirties vietą.

6. NUOSEKLŪS STRAIPSNIŲ KOMENTARAI

1 straipsnyje išdėstomas pagrindinis tikslas ir nurodoma reglamento taikymo sritis.

2 straipsnyje apibrėžiamos reglamente vartojamos sąvokos.

Pagal 3 straipsnį oro vežėjams ir turistinių kelionių organizatoriams neleidžiama atsisakyti vežti riboto judrumo keleiviu dėl jų riboto judrumo. Tai daroma nepažeidžiant tam tikrų išimčių ir leidžiančių nukrypti nuostatų, pirmiausia teisės aktuose nustatytais pagrįstais saugumo sumetimais, kaip numatyta 4 straipsnyje.

Pagal 5 straipsnį riboto judrumo asmenims suteikiama teisė į I priede apibrėžtą pagalbos oro uostuose komplektą išvykstant, atvykstant ir persėdant; jame taip pat pateikiamos nuostatos dėl išankstinio pranešimo apie tokios pagalbos poreikį.

Pagal 6 straipsnį oro uostų valdymo institucijoms paskiriama atsakomybė už 5 straipsnyje nurodytos pagalbos nemokamą teikimą riboto judrumo asmenims ir joms leidžiama iš oro vežėjų rinkti mokestį tokiai pagalbai finansuoti.

Pagal 7 straipsnį reikalaujama, kad valdymo institucijos, tinkamai pasikonsultavusios, nustatytų pagalbos kokybės standartus.

Pagal 8 straipsnį reikalaujama, kad oro vežėjai riboto judrumo asmenims orlaiviuose nemokamai teiktų II priede nustatytą pagalbą.

Pagal 9 straipsnį reikalaujama, kad oro vežėjai ir kelionių organizatoriai parengtų tam tikrą išankstinių pranešimų apie pagalbos poreikį tvarką.

Pagal 10 straipsnį uždraudžiama apriboti reglamentu nustatytus įpareigojimus arba jų atsisakyti.

Pagal 11 straipsnį reikalaujama, kad valstybės narės paskirtų už reglamento vykdymą ir skundų nagrinėjimą atsakingas institucijas.

Pagal 12 straipsnį reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų sankcijas už pažeidimus.

Pagal 13 straipsnį reikalaujama, kad Komisija praneštų apie reglamento veikimą ir rezultatus.

14 straipsnyje nustatoma reglamento įsigaliojimo data.

2005/0007 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl riboto judrumo asmenų teisių keliaujant oro transportu

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą[24],

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[25],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[26],

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos[27],

kadangi:

(1) Bendroji oro paslaugų rinka turėtų būti naudinga visiems piliečiams. Todėl asmenys, patiriantys nepatogumų dėl riboto judrumo, atsiradusio dėl negalios, amžiaus ar kito veiksnio, turėtų turėti panašias galimybes keliauti oro transportu kaip ir kiti piliečiai;

(2) Todėl riboto judrumo asmenys turėtų būti priimami vežti ir dėl nepakankamo jų judrumo jiems neturėtų būti atsakomos transporto priemonės, nebent tai būtų daroma teisės aktuose nustatytais pagrįstais saugumo sumetimais;

(3) Reglamentu neturėtų būti pažeidžiamos kitos keleivių teisės, nustatytos Bendrijos teisės aktuose, ypač Tarybos direktyvoje 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų[28] ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 261/2004, nustatančiame bendros kompensavimo ir pagalbos oro keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju[29].

(4) Kad riboto judrumo asmenims būtų sudarytos panašios kaip ir kitiems piliečiams galimybės keliauti oru, oro uostuose bei orlaiviuose turėtų būti padedama tenkinti jų ypatingus poreikius ir socialinio įtraukimo sumetimais suinteresuoti asmenys šią pagalbą turėtų gauti nemokamai;

---

24 OL C XX, XX, p. XX
25 OL C XX, XX, p. XX
26 OL C XX, XX, p. XX
27 OL C XX, XX, p. XX
28 OL L 158, 1990 6 23, p.59
29 OL L 46, 2004 2 17, p.1.

(5) Valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esančiuose oro uostuose teikiama pagalba turėtų, be kita ko, sudaryti galimybę riboto judrumo asmenims iš paskirtosios atvykimo į oro uostą vietos nuvykti į orlaivį ir iš orlaivio – į paskirtąją išvykimo iš oro uosto vietą, įskaitant įlaipinimą ir išlaipinimą. Ji turėtų būti organizuojama taip, kad būtų išvengta pertrūkių ir gaišaties, kartu visoje Bendrijoje užtikrinant aukšto lygio ir lygiaverčius standartus ir geriausiai panaudojant išteklius, nesvarbu, kuris oro uostas ar vežėjas dalyvauja.

(6) Kad būtų pasiekti šie tikslai, pagalbą oro uostuose turėtų teikti centrinė institucija. Kadangi pagrindinį vaidmenį teikiant paslaugas oro uostuose vaidina valdymo institucijos, ši atsakomybė turėtų būti suteikta joms;

(7) Pagalba turėtų būti finansuojama tokiu būdu, kad našta būtų tolygiai paskirstyta visiems oro uostu besinaudojantiems keleiviams ir nebūtų neskatinama vežti riboto judrumo keleivius. Atrodo, kad veiksmingiausia finansavimo priemonė yra iš visų oro uostu besinaudojančių oro transporto įmonių renkamas mokestis, proporcingas keleivių, kuriuos jos atskraidina į oro uostą ir išskraidina iš jo, skaičiui.

(8) Kad riboto judrumo asmenims būtų sudarytos tinkamos galimybės keliauti oro transportu, iš oro vežėjų turėtų būti reikalaujama orlaiviuose teikti tam tikrų formų pagalbą;

(9) Kadangi valstybės narės negali patenkinamai pasiekti veiksmų, kurių turi būti imamasi, kad valstybėse narėse būtų užtikrintas aukštas ir lygiavertis apsaugos ir pagalbos lygis ir kad būtų užtikrinta, jog ūkio subjektai bendroje rinkoje veikia suderintomis sąlygomis, tikslus ir dėl to jie gali būti geriau pasiekti Bendrijos lygiu, Bendrija, vadovaudamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatytu subsidiarumo principu, gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nenumatoma nieko, kas nėra būtina tiems tikslams pasiekti;

(10) Valstybės narės turėtų nustatyti sankcijas už šio reglamento pažeidimus ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Šios sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios;

(11) Valstybės narės turėtų prižiūrėti ir užtikrinti šio reglamento laikymąsi ir paskirti tinkamą instituciją, kuri atliktų vykdymo užduotis. Ši priežiūra neturėtų turėti įtakos riboto judrumo asmenų teisėms pagal nacionalinius teisės aktus kreiptis į teismus dėl žalos atlyginimo;

(12) Reglamente yra gerbiamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, pirmiausia pripažintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tikslas ir taikymo sritis

1. Šiame reglamente nustatomos keliaujančių oro transportu riboto judrumo asmenų apsaugos ir jiems teikiamos pagalbos taisyklės.

2. Šio reglamento nuostatos taikomos keliaujantiems oro transportu riboto judrumo asmenims, išvykstantiems iš valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esančio oro uosto, į jį atvykstantiems arba jį kertantiems.

3. Nepaisant 2 dalies, 3, 4 ir 8 straipsniai taip pat taikomi keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje esantį oro uostą, jei skrydis yra Bendrijoje prasidėjusio maršruto dalis ir jei skrydį vykdantis vežėjas yra Bendrijos vežėjas.

4. Šiuo reglamentu nepažeidžiamos keleivių teisės, nustatytos Tarybos direktyvoje 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 261/2004, nustatančiame bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju.

2 straipsnis

Apibrėžimai

Šiame reglamente naudojami apibrėžimai:

a)) „riboto judrumo asmuo“ – bet kuris asmuo, kurio judrumas naudojant transporto priemonę yra ribotas dėl fizinės negalios (sensorinės ar judėjimo), intelekto sutrikimo, amžiaus ar dėl kurios kitos negalios priežasties ir kuriam dėl jo padėties reikia skirti daugiau dėmesio, taip pat reikia visiems keleiviams teikiamas paslaugas pritaikyti to asmens poreikiams;

b) „oro vežėjas“ – tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją;

c) „skrydį vykdantis oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu;

d) „Bendrijos oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo[30] nuostatas;

e) „turizmo kelionių organizatorius“ – tai kelionės organizatorius, kaip apibrėžta 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyvos 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų 2 straipsnio 2 ir 3 dalyse, išskyrus oro vežėją;

f) „oro uosto valdymo institucija“ – tai institucija, kurios pirminis tikslas pagal nacionalinius teisės aktus yra oro uosto infrastruktūrų administravimas ir valdymas ir įvairių atitinkamame oro uoste ar oro uostų sistemoje veikiančių subjektų veiklos koordinavimas ir kontrolė;

g) „oro uosto naudotojas“ – tai bet kuris fizinis ar juridinis asmuo, atsakingas už keleivių atskraidinimą į atitinkamą oro uostą arba išskraidinimą iš jo;

---

30 OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

h) „Oro uosto naudotojų komitetas“ – tai oro uosto naudotojų arba jiems atstovaujančių organizacijų atstovų komitetas;

i) „rezervavimas“ – tai faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitą įrodymą, kuriame pažymėta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo.

3 straipsnis

Atsisakymo vežti atsakymo prevencija

1. Oro vežėjas, jo atstovas arba turistinės kelionės organizatorius dėl riboto judrumo neatsisako patvirtinti rezervavimo skrydžiui iš oro uosto, kuriam taikomas šis reglamentas.

2. Oro vežėjas, jo atstovas arba turistinės kelionės organizatorius neatsisako įlaipinti riboto judrumo asmens, vykstančio iš oro uosto, kuriam taikomas šis reglamentas:

   a) kai šis asmuo turi rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir atvyksta registruotis:

   oro vežėjo, turistinės kelionės organizatoriaus arba įgaliotojo kelionės atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektronines priemones) nurodytu laiku,

   jei laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus šešiasdešimčiai minučių iki paskelbto išvykimo laiko,

   b) kai asmuo, kad ir kokia būtų priežastis, oro vežėjo arba turistinės kelionės organizatoriaus yra perkeliamas iš skrydžio, kuriam turi rezervavimą, į kitą skrydį.

4 straipsnis

Leidžiančios nukrypti nuostatos, specialiosios sąlygos ir informavimas

1. Nepaisant 3 straipsnio nuostatų, siekiant laikytis teisės aktuose deramai nustatytų taikomų saugos reikalavimų arba jei dėl orlaivio dydžio ar pateisinamo salono įgulos nebuvimo negalima vežti riboto judrumo asmenų, taip pat jų įlaipinti ir išlaipinti, oro vežėjas, jo atstovas arba turistinės kelionės organizatorius gali atsisakyti patvirtinti riboto judrumo asmens rezervavimą, atsisakyti jį įlaipinti arba pareikalauti, kad keliaujantį riboto judrumo asmenį lydėtų kitas asmuo.

2. Kai oro vežėjas, jo atstovas arba turistinės kelionės organizatorius naudojasi 1 dalyje išdėstytomis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis, jis per penkias dienas nuo rezervavimo arba atsisakymo įlaipinti ar iškėlus lydėjimo sąlygą dienos suinteresuotam riboto judrumo asmeniui raštu praneša tokių veiksmų priežastis.

3. Pareikalavus oro vežėjas arba jo atstovas iškart sudaro galimybes gauti saugos taisykles, kurias jis taiko riboto judrumo asmenų vežimui, taip pat jų vežimo arba jų judėjimo įrangos vežimo apribojimus dėl orlaivio dydžio arba salono įgulos nebuvimo. Pareikalavus turistinės kelionės organizatorius iškart sudaro galimybę gauti tokias saugos taisykles ir apribojimus, taikomus skrydžiams, įtrauktiems į jo

organizuojamą, parduodamą, arba siūlomą įsigyti kelionių, atostogų ar organizuotų išvykų paketą.

5 straipsnis

Teisė į pagalbą oro uostuose

1. Riboto judrumo asmeniui išvykstant iš oro uosto, kuriam taikomas šis reglamentas, oro uosto valdymo institucija suteikia I priede nustatytą pagalbą tokiu būdu, kad asmuo gali išvykti tuo skrydžiu, kuriam turi rezervavimą, jei apie asmens tokios pagalbos poreikį suinteresuotam oro vežėjui arba turistinės kelionės organizatoriui pranešama likus mažiausiai dvidešimt keturioms valandoms iki paskelbto skrydžio laiko.

2. Jei pagal 1 dalį nebuvo pranešta, valdymo institucija deda visas pagrįstas pastangas, kad I priede nustatytą pagalbą suteiktų tokiu būdu, kad suinteresuotas asmuo gali skristi tuo skrydžiu, kuriam turi rezervavimą.

3. 1 ir 2 dalių nuostatos taikomos su sąlyga, kad:

   a) asmuo atvyksta registruotis:

   - oro vežėjo arba turistinės kelionės organizatoriaus iš anksto raštu (įskaitant elektronines priemones) nurodytu laiku,

   - jei laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus vienai valandai iki paskelbto išvykimo laiko,

   b) asmuo atvyksta į oro uosto vietą, paskirtą pagal 6 straipsnio 4 dalį:

   - oro vežėjo arba turistinės kelionės organizatoriaus iš anksto raštu (įskaitant elektronines priemones) nurodytu laiku,

   - jei laikas nenurodytas, ne vėliau kaip likus dviem valandoms iki paskelbto išvykimo laiko.

4. Kai riboto judrumo asmuo vyksta per oro uostą tranzitu arba iš skrydžio, kuriam turi rezervavimą, oro vežėjo ar turistinės kelionės organizatoriaus yra perkeliamas į kitą skrydį, oro uosto valdymo institucija deda visas pagrįstas pastangas, kad I priede apibrėžtą pagalbą suteiktų tokiu būdu, kad asmuo gali išvykti tuo skrydžiu, kuriam turi rezervavimą.

5. Riboto judrumo asmeniui atvykus į oro uostą, kuriam taikomas šis reglamentas, oro uosto valdymo institucija I priede nustatytą pagalbą suteikia tokiu būdu, kad asmuo gali pasiekti 6 straipsnio 4 dalyje nurodytą išvykimo iš oro uosto vietą.

6 straipsnis

Atsakomybė už pagalbą oro uostuose

1. Oro uosto valdymo institucija riboto judrumo asmenims I priede nustatytą pagalbą teikia nemokamai. Valdymo institucija gali pati teikti pagalbą arba dėl jos teikimo sudaryti sutartį su kitomis šalimis.

2. Oro uosto valdymo institucija, teikdama pagalbą pagal 1 dalį, šios pagalbos finansavimui gali rinkti mokestį iš oro uostu besinaudojančių oro vežėjų.

3. 2 dalyje nurodytas mokestis yra pagrįstas išlaidomis, skaidrus ir nustatytas pasikonsultavus su tame oro uoste veikiančiu Oro uosto naudotojų komitetu. Jis paskirstomas oro uostu besinaudojantiems oro vežėjams proporcingai kiekvieno vežėjo į tą oro uostą atvežamų ir išvežamų keleivių skaičiui.

4. Pasikonsultavusi su oro uosto naudotojais per tame oro uoste veikiantį Oro uosto naudotojų komitetą ir su riboto judrumo keleiviams atstovaujančiomis organizacijomis, oro uosto valdymo institucija terminalų pastatų viduje ir išorėje paskiria atvykimo ir išvykimo vietas, kuriose riboto judrumo asmenys, naudodamiesi įranga, gali pranešti apie savo atvykimą į oro uostą ir paprašyti pagalbos. Oro uosto valdymo institucija tokias vietas paskiria bent jau prie įėjimų į terminalų pastatus, registracijos vietose ir arčiausiai prie terminalų pastatų esančiose traukinių, metro ir autobusų stotelėse, taksi stovėjimo vietose ir automobilių stovėjimo aikštelėse.

7 straipsnis

Pagalbos kokybės standartai

1. Valdymo institucija, per atitinkamame oro uoste veikiantį Oro uostų naudotojų komitetą pasikonsultavusi su oro uosto naudotojais, nustato I priede apibrėžtos pagalbos kokybės standartus ir apibrėžia reikalavimus ištekliams, kurie reikalingi tiems standartams pasiekti, išskyrus tuos oro uostus, kurių metinis keleivių vežimas yra mažiau nei du milijonai keleivių. Nustatant tokius standartus visokeriopai atsižvelgiama į tarptautiniu lygiu pripažintą politiką ir elgesio kodeksus, skirtus riboto judrumo asmenų vežimui palengvinti. Oro uosto valdymo institucija paskelbia savo kokybės standartus.

2. Oro vežėjas ir oro uosto valdymo institucija gali susitarti, kad keleiviams, kuriuos oro vežėjas atveža ir išveža iš oro uosto, valdymo institucija teikia aukštesnio lygio, nei 1 dalyje minėti standartai, pagalbą arba kad, be I priede nustatytų paslaugų, teikia papildomas paslaugas. Bet kuriuo iš šių atvejų finansavimui valdymo institucija iš oro vežėjo, be 6 straipsnio 2 dalyje nurodyto mokesčio, gali imti papildomą mokestį, kuris yra skaidrus, pagrįstas išlaidomis ir nustatytas pasikonsultavus su suinteresuotuoju oro vežėju.

8 straipsnis

Oro vežėjų teikiama pagalba

Riboto judrumo asmeniui išvykstant iš oro uosto, kuriam taikomas šis reglamentas, į jį atvykstant arba jį kertant, oro vežėjas jam nemokamai teikia II priede nustatytą pagalbą, jei asmuo atitinka 5 straipsnio 3 dalyje nustatytas sąlygas.

9 straipsnis

Pranešimas apie pagalbos poreikį

1. Oro vežėjas arba turistinės kelionės organizatorius visose savo pardavimo vietose, esančiose valstybės narės, kuriai galioja Sutartis, teritorijoje, įskaitant pardavimą telefonu ir internetu, imasi visų reikalingų priemonių riboto judrumo asmenų pranešimams apie pagalbos poreikį priimti.

2. Kai oro vežėjas arba turistinės kelionės organizatorius gauna pranešimą apie pagalbos poreikį, šį pranešimą jis iškart perduoda:

   - oro uostų, iš kurių išvykstama, į kuriuos atvykstama ir per kuriuos vykstama tranzitu, valdymo institucijoms,

   - skrydį vykdančiam vežėjui, jei pas tą vežėją rezervavimas nebuvo padarytas.

3. Jei paskirties oro uostas yra valstybės narės, kuriai galioja Sutartis, teritorijoje, skrydį vykdantis oro vežėjas prasidėjus skrydžiui iškart praneša paskirties oro uosto valdymo institucijai apie riboto judrumo keleivių, kuriems reikalinga I priede nustatyta pagalba, skaičių ir apie tos pagalbos pobūdį.

10 straipsnis

Atsisakymo draudimas

Įpareigojimai riboto judrumo asmenų atžvilgiu pagal šį reglamentą neribojami arba jų neatsisakoma.

11 straipsnis

Pažeidimai

1. Visos valstybės narės paskiria už šio reglamento vykdymą skrydžių iš jų teritorijoje esančių oro uostų ir į juos atžvilgiu atsakingą instituciją. Prireikus ši institucija imasi būtinų priemonių, užtikrinančių, kad riboto judrumo asmenų teisės yra gerbiamos, įskaitant 7 straipsnio 1 dalyje nurodytų kokybės standartų laikymąsi. Valstybės narės apie paskirtąją instituciją praneša Komisijai.

2. Skundai dėl įtariamų šio reglamento pažeidimų gali būti teikiami bet kuriai pagal 1 dalį paskirtai institucijai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai institucijai. Valstybė narė imasi priemonių, kad riboto judrumo žmonėms praneštų apie jų teises pagal šį reglamentą ir apie galimybę teikti skundus paskirtajai institucijai.

12 straipsnis

Nuobaudos

Valstybė narė nustato nuobaudų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo taisykles ir imasi visų būtinų priemonių, užtikrinančių, kad jos yra įgyvendinamos. Numatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės apie šias nuostatas Komisijai praneša ne vėliau kaip … ir neatidėliodamos praneša apie bet kokius šioms nuostatoms įtakos turinčius vėlesnius pakeitimus.

13 straipsnis

Ataskaita

Komisija ne vėliau kaip iki 2010 m. sausio 1 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie šio reglamento veikimą ir rezultatus. Prireikus prie ataskaitos pridedami siūlomi teisės aktų projektai, kuriais įdiegiami šio reglamento nuostatų papildymai arba kuriais persvarstomas reglamentas.

14 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja --[31].

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*

[31] Po vienerių metų nuo paskelbimo *Oficialiajame leidinyje*.

I PRIEDAS

Oro uostų valdančių institucijų teikiama pagalba

Pagalba ir tvarka, būtinos, kad riboto judrumo asmenims būtų sudarytos sąlygos:

– pranešti apie savo atvykimą į oro uostą ir paprašyti pagalbos 5 straipsnio 6 dalyje nurodytose paskirtosiose vietose terminalo pastatų viduje ir išorėje;

– iš paskirtosios atvykimo vietos nuvykti į registracijos vietą;

– užsiregistruoti ir užregistruoti bagažą;

– iš registracijos vietos nuvykti į orlaivį atliekant emigracijos, muitinių ir apsaugos procedūras;

– įsėsti į orlaivį naudojantis teikiamais liftais, vežimėliais ar kita reikiama pagalba;

– nuo orlaivio durų patekti į savo vietas;

– atiduoti saugojimui ir atsiimti savo bagažą orlaiviuose;

– iš savo vietų patekti prie orlaivio durų;

– išsilaipinti iš orlaivio naudojantis teikiamais liftais, vežimėliais ar kita reikalinga pagalba;

– iš orlaivio nuvykti į bagažo salę ir atsiimti bagažą atliekant imigracijos ir muitinių procedūras;

– iš bagažo salės nuvykti į paskirtąją vietą;

– važiuojant tranzitu pasiekti jungiamuosius skrydžius naudojantis pagalba ore ir žemėje ir prireikus – terminaluose arba tarp terminalų.

Antžeminės paslaugos judėjimo įrangai, įskaitant elektrinius vežimėlius (vadovaujantis išankstiniu pranešimu prieš dvidešimt keturias valandas ir galimais vietos orlaivyje apribojimais).

Laikinas sugedusios arba pamestos judėjimo įrangos pakeitimas.

Atitinkamais atvejais – antžeminės paslaugos sertifikuotiems šunims vedliams.

Skrydžiams reikalingos informacijos perdavimas priimtinais formatais.

II PRIEDAS

Oro vežėjų teikiama pagalba

Sertifikuotų aptarnaujančių šunų vežimas salone vadovaujantis nacionaliniais teisės aktais ir tik tiems skrydžiams, kurie pagal tvarkaraštį trunka mažiau kaip penkias valandas.

Vieno judėjimo įrangos vieneto vienam riboto judrumo keleiviui vežimas, įskaitant elektrinius vežimėlius (vadovaujantis išankstiniu pranešimu prieš dvidešimt keturias valandas ir galimais vietos orlaivyje apribojimais).

Su skrydžiu susijusios informacijos perdavimas priimtinais formatais.

Pareikalavus ir laikantis saugos reikalavimų pasirūpinimas pasodinimu patenkinant atskirų riboto judrumo žmonių poreikius.