EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 16.2.2005
COM(2005) 47 galīgā redakcija

2005/0007 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa satiksmi

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. IEVADS

1. Gaisa satiksmes vienotais tirgus eiropiešiem devis nozīmīgus ieguvumus, ieskaitot plašāku reisu un gaisa pārvadātāju izvēli un zemāku braukšanas maksu. Tas ļāva padarīt gaisa transportu pieejamu vairākumam iedzīvotāju, kuriem tas mūsdienās ir bieži nepieciešams, lai aktīvi piedalītos ekonomiskajā un sociālajā dzīvē. Piemēram, gaisa satiksme ir bieži neaizstājama darbā, ģimenes un draugu apmeklēšanā, kā arī atpūtā un tūrismā; un ierobežotā tās pieejamība var nopietni kavēt daudzu iedzīvotāju integrāciju un nav izdevīga visai sabiedrībai kopumā. Tādēļ jānodrošina iespējas izmantot gaisa satiksmes pakalpojumus personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kuras izraisījusi invaliditāte, vecums vai citi faktori. Pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām jābūt pārliecinātiem, ka viņu vajadzības tiks ņemtas vērā visā Eiropas Kopienā, neatkarīgi no tā, kādu aviokompāniju vai līdostu viņi plānotu izmantot.

2. Tādēļ Komisijas prioritāte ir garantēt personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības. Jau 2000. gadā tā aktualizēja šo jautājumu paziņojumā par gaisa transporta pasažieru aizsardzību[1], 2001. gadā paziņoja savu gatavību aizstāvēt lietotāju tiesības Baltajā grāmatā par transporta politiku 2010. gadam[2], un 2002. gadā publicēja apspriedes dokumentu par līgumiem starp aviosabiedrībām un pasažieriem, kurā tika izklāstīti operatīvie jautājumi[3]. Šis dokuments noteica vairākus iespējamus labojumus pasažieru tiesībās un mudināja ieinteresētās puses komentēt, kuros no jautājumiem vajadzīga Eiropas Savienības rīcība. Pēc daudzu atbilžu pamatīgas analīzes un ieinteresēto pušu uzklausīšanas Komisija secināja, ka to cilvēku aizsardzība, kuriem ir ierobežotas pārvietošanas spējas ir prioritārs uzdevums.

3. Komisija uzskata, ka politikai, orientētai uz cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nav jāattiecas tikai uz gaisa transportu. Komisija ir atbalstījusi izpētes programmas par dažādu transporta veidu piemērošanu šādu cilvēku vajadzībām, tostarp autobusus ar zemu iekāpšanu un autobusu, tālsatiksmes autobusu un vilcienu pieejamību, tādējādi veicinot likumdošanas ierosinājumus[4]. Attiecībā uz dzelzceļu tika uzsākti vairāki pasākumi. Pirmkārt, pamatojoties uz direktīvu par parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību[5], tiek izstrādātas savietojamības tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz transporta pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un tiks izmantotas Komisijas lēmumu

---

1 Gaisa transporta pasažieru aizsargāšana Eiropas Savienībā - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3 Aviosabiedrību līgumi ar pasažieriem. Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāta apspriedes dokuments, 21.6.2002. Apspriedes dokuments, atbildes un atbilžu detalizēts pārskats ir pieejams tīmekļa vietnē: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 20. novembra Direktīva 2001/85/EK, kas attiecas uz īpašiem noteikumiem transportlīdzekļiem, kurus lieto pasažieru pārvadāšanai un kuros papildus autovadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas (OV L 42, 13.2.2002); Komisijas Lēmums 2002/735/EK par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu (OV L 275, 11.10.2002); Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmums 2002/732/EK par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu (OV L 245, 12.9.2002).

5 Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīva 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 110, 20.4.2001).

pieņemšanai 2005. gadā. Otrkārt, kā ziņots Komisijas ziņojuma par integrētu dzelzceļa tīklu[6], 2004. gada martā Komisija pieņēma priekšlikumu regulai par pasažieru tiesībām, izmantojot starptautiskus pakalpojumus, tostarp to cilvēku tiesībām, kuriem ir ierobežotas pārvietošanas spējas.[7] Kas attiecas uz jūras transportu, grozītā direktīva par drošības noteikumiem un standartiem pasažieru kuģiem iekļauj prasības attiecībā uz personu drošību, kurām ir ierobežotas pārvietošanas spējas[8].

4. Šie ierosinājumi jāaplūko Kopienas politikas pret diskrimināciju kontekstā. Pamattiesību hartas 21. pants nosaka vispārējo principu, ka ir aizliegta jebkāda veida diskriminācija, tostarp diskriminācija dzimuma, rases, ādas krāsas, etniskās un sociālās izcelsmes, ģenētisko īpašību, valodas, ticības vai pārliecības, politisko vai jebkuru citu uzskatu dēļ, diskriminācija saistībā ar piederību nacionālai minoritātei, diskriminācija īpašuma, izcelsmes, invaliditātes, vecuma vai dzimumorientācijas dēļ. Papildus tam EK līguma 13. pants ļauj Kopienai tās kompetences ietvaros cīnīties pret diskrimināciju dzimuma, rases vai etniskas izcelsmes, reliģijas vai pārliecības, invaliditātes, vecuma vai dzimumorientācijas dēļ. Eiropas Padome 2000. gada 27. novembrī pieņēma Direktīvu 2000/78/EK[9], "ar ko nosaka kopēju sistēmu vienlīdzīgai attieksmei pret nodarbinātību un profesiju". Direktīva aizliedz jebkādu tiešu vai netiešu diskrimināciju reliģijas vai uzskatu, invaliditātes, vecuma vai seksuālās orientācijas dēļ[10]. Attiecībā uz invaliditāti šī Direktīva atzīst, ka diskriminaciju var radīt situācija, kad darba devējs nenodrosina saprātīgu darba vietu. Rīcībā šī saistība liek darbadevējiem veikt pozitīvus pasākumus, lai nodrošinātu taisnīgu izturēšanos pret cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Komisija uzņēmās iniciatīvu nosaukt 2003. gadu par gadu Eiropas cilvēkiem ar īpašām vajadzībām gadu, un šai iniciatīvai pievienojās Padome. Lai panāktu rezultātus arī pēc 2003. gada un nodrošinātu ilgtspējīgu un operatīvu pieeju invaliditātes problēmām, Komisija 2003. gada oktobrī pieņēma paziņojumu [KOM(2003) 650] par "Vienādām iespējām cilvēkiem ar īpašām vajadzībām: Eiropas rīcības plāns". Turklāt tā uzskata par nepieciešamu risināt negatīvu attieksmi, paaugstināt informētības līmeni, veicināt pieredzes apmaiņu un pastiprināt sadarbību starp visām ieinteresētām grupām.

2. APSPRIEDES REZULTĀTI

5. Komisijas apspriedes dokuments par aviosabiedrību līgumiem izraisīja plašu atbalstu. Komisija saņēma ne mazāk kā četrdesmit septiņas atbildes no dažādām ieinteresētajām grupām, sevišķi aviokompānijām and to asociācijām, patērētāju organizācijām, ministrijām un valsts aģentūrām. Apspriedes procesā tika panākta uzskatu vienprātība, ka Kopienas tiesību aktos jāaizstāv to personu tiesības, kuriem ir ierobežotas pārvietošanas spējas. Vienprātīgi tika atzīts, ka nepamatots atteikums pārvadāt personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām jāaizliedz, lai novērstu netaisnīgu attieksmi. No otras puses, tika pieņemts, ka gaisa pārvadātājiem jāatļauj atteikt pārvadāšanu drošības nolūkos, ja to attaisno un paredz tiesību akti, lai novērstu ļaunprātīgu izmantošanu. Vienprātīgi tika atzīts arī, ka pasažieriem ar

---

6 Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam – Uz integrēto Eiropas dzelzceļa tīklu - KOM(2002) 18, 23.1.2002.

7 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par starptautiskā dzelzceļa transporta pasažieru tiesībām un pienākumiem - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

8 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/24/EK, ar ko groza Direktīvu 98/18/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem - OV L 123, 17.5.2003.

9 OV L 303, 2.12.2000., 16. lpp.

10 Diskriminācija, pamatojoties uz dzimumu un etnisku vai rasu izcelsmi, ir aplūkota citās direktīvās.

ierobežotām pārvietošanās spējām nav jāmaksā par nepieciešamo palīdzību, izmantojot gaisa transportu, bet izmakām jābūt sadalītām starp visiem pasažieriem.

6. Lai gan tika panakta vienprātība daudzos jautājumos, domstarpības bija jautājumā, vai atbildība par palīdzības sniegšanu lidostās būtu jāuzņemas lidostām vai aviokompānijām. Aviosabiedrības mēdza uzskatīt, ka lidostām jānodrošina palīdzība pirms un pēc lidojuma, jo tas ietilpst viņu kompetencē. Šādu palīdzību jānodrošinai centralizēti katrā lidostā un jāfinansē no aviosabiedrības līdzekļiem proporcionāli pasažieru skaitam, ko tā pārvadā uz šo lidostu un no tās. Lidostas to apstrīdēja, apliecinot, ka atbildība jāuzņemas gaisa pārvadātājiem, jo tieši viņi dibināja kontaktus ar pasažieriem un viņu rīcībā bija informācija par pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām un viņu vajadzībām.

7. Debates kādu laiku turpinājās, tomēr šis jautājums atrisināts nebija. Lai gan aviokompāniju un lidostu brīvprātīgās maksājumu saistības[11] sedz to cilvēku apkalpošanu, kam ir ierobežotas pārvietošanas spējas, tās neatrisina jautājumu, kam jāuzņemas atbildība par palīdzības nodrošināšanu lidostās. Atzīstot mobilitātes nozīmību sociālajā integrācijā, šis jautājums nedrīkst palikt atklāts, un to var atrisināt tikai ar tiesību aktiem, tādēļ Komisija ir pieņēmusi lēmumu iesniegt šo priekšlikumu regulai. Tas palīdz sasniegt divus būtiskus mērķus: pirmkārt, novērst netaisnīgu attieksmi, tas ir, noraidījumu pārvadāt ierobežotu pārvietošanas spēju dēļ, otrkārt, garantēt bezmaksas palīdzības nodrošināšanu, kas nepieciešama pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai izmantotu reālas iespējas gaisa ceļojumiem.

8. Komisija atzīst, ka daudzas aviosabiedrības un lidostas aktīvi darbojas, lai apmierinātu to cilvēku vajadzības, kuriem ir ierobežotas pārvietošanas spējas. Jāatzīmē, ka šai ziņā gaisa transports ir apsteidzis daudza cita nozares. Komisija atzīst arī vērtīgo darbu, ko veica Eiropas Civīlās aviācijas organizācija, gadu garumā veicinot to cilvēku pārvadāšanu, kuriem ir ierobežotas pārvietošanas spējas[12]. Tomēr ir nepieciešams nodrošināt optimālā mehānisma funkcionēšanu visās Kopienas lidostās un visos reisos, kas izlido no dalībvalstu lidostām, kā arī šā mehanisma pastāvēšanu, kaut arī pasažieru skaits ar ierobežotām pārvietošanās spējām palielinās, jo iedzīvotāji noveco un notiek nemitīgs spiediens uz aviosabiedrībām samazināt cenas konkurences nolūkos.

3. REGULAS ELEMENTI

Klauzula par taisnīgu attieksmi

9. Ja aviosabiedrības no pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām neņem pilnu maksu par palīdzības sniegšanu, kas būtu pilnīgi nepieņemami, tās labprāt atteiktos tos pārvadāt, lai ietaupītu līdzekļus. Turklāt tās var apgrūtināt iespējamais drošības risks vai nepamatota reakcija no pārējo pasažieru puses. Neapgalvojot, ka šādi gadījumi ir plaši izplatīti, Komisija uzskata, ka pasažieriem jābūt garantijām, ka viņiem netiks atteikta pārvadāšana ierobežotu pārvietošanās spēju dēļ. Aviosabiedrība vai ceļojuma operators var atteikt pieņemt rezervācijas no cilvēkiem ar ierobežotām spējām vai atteikt viņiem iekāpšanu jau lidostā.

---

[11] Aviokompāniju saistības pasažieru apkalpošanā un lidostu brīvprātīgas saistības pasažieru apkalpošanā, iesniegtas Eiropas Civilās aviācijas konferencē/Eiropas Savienības dialogs, Lisabonā, 2001.gada 10.maijā.

[12] Eiropas Civilās aviācijas konference: Dokuments Nr. 30, 1.daļa. Veicināšana, pievienots Ētikas kodekss par cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām apkalpošanu lidostās.

Tādēļ Komisija ierosina, ka attiecībā uz lidojumiem, veiktiem no lidostām, kas atrodas to dalībvalstu teritorijā, uz kurām attiecas Līgums, būtu jāaizliedz atteikt rezervāciju pieņemšanu vai iekāpšanu ierobežotu pārvietošanas spēju dēļ. Aizliegums atteikt rezervāciju vai iekāpšanu attiecas arī uz pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja lidojums ir ceļojuma daļa, kurš sākas Kopienā, un ja apkalpojošais pārvadātajs ir Kopienas aviosabiedrība.

10. Tomēr šī garantija nevar būt absolūta. Cilvēku ar ļoti ierobežotām pārvietošanas spējām pārvadāšana vai daudzu pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšana viena reisa laikā var neatbilst pamatoti noteiktām drošības prasībām. Piemēram, nelaimes gadījumā evakuācija no lidmašīnas var kļūt nepieļaujami lēna un sarežģīta. Tādēļ ierosinātajai regulai jāatļauj aviosabiedrībām un gaisa pārvadātājiem atteikt pārvadājumu, lai atbilstu noteiktām drošības prasībām. Tomēr, lai novērstu ļaunprātīgu izmantošanu, aviosabiedrībām būtu rakstiski jāpaziņo atteikums pārvadāt pasažierus un šāda atteikuma pamatojums, kā arī publiski jāizpauž drošības noteikumi, ko tās piemēro, pārvadājot cilvēkus ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Palīdzības sniegšana lidostās: dažas iezīmes

11. Lai cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu izmantot gaisa satiksmes pakalpojumus, tiem var būt nepieciešama to īpašajām vajadzībām atbilstoša palīdzība. Piemēram, tiem var būt nepieciešama palīdzība, lai tie varētu pārvietoties no ierašanās punkta lidostā līdz lidmašīnai, bet atlidojot – palīdzība saistībā ar pārvietošanos no lidmašīnas līdz punktam lidostā, no kura tie dosies tālāk. Šādu palīdzību dažkārt izprot tādējādi, ka pasažieru reģistrācijas punktā tiek nodrošināts riteņkrēsls un darbinieks, kas to apkalpo, taču šāda pieeja ir vienkāršota un tās rezultātā netiek ievērotas individuāli ļoti atšķirīgās vajadzības.

12. Pirmkārt, šāda pieeja cilvēkus ar ierobežotām kustību spējām pielīdzina invalīdiem, kas nespēj patstāvīgi pārvietoties un kuriem ir nepieciešams riteņkrēsls. Kaut gan atsevišķos gadījumos šāda pieeja var būt pareiza, pārējos gadījumos ierobežotās kustību spējas (piemēram, aklums vai kurlums) neietekmē spēju staigāt. Šādos gadījumos vairāk ir nepieciešama vadība, lai šie cilvēki varētu nokļūt nepieciešamajā vietā, vai svarīgas informācijas nodrošināšana šiem cilvēkiem pieejamā veidā, piemēram, par pasažieru reģistrācijas punkta, izejas uz lidmašīnu atrašanās vietu un iekāpšanas laiku. No otras puses, ne visiem pasažieriem, kam ir nepieciešama palīdzība saistībā ar pārvietošanos lidostā, ir invaliditāte. Piemēram, daudziem veciem cilvēkiem palīdzība ikdienā nav nepieciešama, taču tie nav spējīgi noiet lielus attālumus lidostā. Nonākot modernās, lielās lidostās ar sarežģītu struktūru, citkārt rīcībā neatkarīgiem cilvēkiem var būt nepieciešama palīdzība. Eiropas Civilās aviācijas konference ir izstrādājusi definīciju, kurā ir ietvertas šādas atšķirīgas vajadzības, kas jāievēro, lai atvieglotu cilvēku orientēšanos un pārvietošanos lidostās. Savā ierosinājumā Komisija balstās uz minēto definīciju.

13. Otrkārt, pasažieriem ne vienmēr ir nepieciešama palīdzība, tikai sākot no pasažieru reģistrācijas punkta, izlidojot, vai beidzot ar bagāžas zāli, ielidojot. Daži pasažieri ar ierobežotām pārvietošanās spējām var nokļūt līdz automašīnu stāvvietai vai autobusa/vilciena pieturvietām pašu spēkiem, taču pēc tam tiem var būt nepieciešama palīdzība, lai tie nokļūtu līdz pasažieru reģistrācijas punktam lidostā. Līdzīgā kārtā šādiem pasažieriem var būt nepieciešama papildu palīdzība, lai tie no bagāžas zāles, kurā tie bieži vien tiek atstāti bez palīdzības, nokļūtu līdz lidostas izejas punktam. Pasažieriem, kas izmanto reisus ar pārsēšanos, var būt nepieciešama palīdzība, lai pārvietotos starp divām izejām uz lidmašīnu un pat, iespējams, no viena termināla uz citu. Papildus minētajam, cilvēkiem ar ierobežotām

kustību spējām pa ceļam var būt nepieciešama papildu palīdzība, piemēram, nokārtojot pasažieru reģistrācijas formalitātes, izejot drošības pārbaudes, saņemot savu bagāžu un izejot muitas kontroles punktu. Tas nenozīmē, ka šādus pakalpojumus vēlētos saņemt visi pasažieri ar ierobežotām pārvietošanās spējām; šādiem pakalpojumiem vienkārši ir jābūt pieejamiem nepieciešamības gadījumā. Teiktais nenozīmē arī to, ka palīdzību ir jānodrošina visā lidostas teritorijā. Palīdzība pamatā ir jānodrošina no un līdz punktiem, kuros tie ir viegli pieejami pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

14. Lai cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu reāli izmantot gaisa satiksmes pakalpojumus, palīdzības sniegšanu ir nepieciešams interpretēt daudz plašākā nozīmē. Lai nodrošinātu pilna pakalpojuma klāsta pieejamību, ierosinātajā regulā ir jāiekļauj Kopienas lidostās sniedzamu standarta pakalpojumu sarakstu. Lai nodrošinātu vienlīdzību un sociālu iekļaušanos, no cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanas spējām nav jāņem atsevišķa maksa par šādiem pakalpojumiem. Tā vietā šos izdevumus jāsedz visiem pasažieriem kopā. Kā norādīts iepriekš, konsultāciju rezultāti liecina, ka ieinteresētās grupas šo principu atbalsta, taču aviosabiedrības un lidostas iebilst pret to, ka tām tiek uzlikta atbildība par šo pakalpojumu organizēšanu un finansēšanu. Šo jautājumu var atrisināt tikai ar Kopienas tiesību aktu palīdzību.

15. Kurš risinājums būtu visizdevīgākais pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas izmanto ES dalībvalstu lidostu pakalpojumus – lidostu atbildība par palīdzības sniegšanu vai šo pienākumu uzticēšana aviosabiedrībām? Lai cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu pilnībā izmantot visas iespējas, ko nodrošina gaisa satiksme, tiem ir jābūt pārliecinātiem, ka tie, neatkarīgi no izmantotās lidostas vai aviosabiedrības, saņems visu tiem nepieciešamo palīdzību. Šādu pārliecību ir iespējams radīt, tikai sniedzot garantijas, ka visās ES dalībvalstu lidostās varēs saņemt kvalitatīvus bezmaksas pakalpojumus. Pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir arīdzan nepieciešama pārliecība, ka, neatkarīgi no izvēlētās aviosabiedrības, tie saņems augstiem apkalpošanas standartiem atbilstošu palīdzību vienādā apjomā.

16. Viens konkrēts mērķis ir nodrošināt, lai visās lidostās tiktu sniegta paplašināta un nepārtraukta palīdzība. Tas nozīmē to, ka ir jāpieliek pūles, lai maksimāli novērstu pārtraukumus pakalpojumu sniegšanā un to pāradresēšanu no viena pakalpojumu sniedzēja uz otru, jo šādas situācijas bieži vien izraisa kavēšanos un liek pasažieriem gaidīt, kamēr tiks norīkoti jauni pavadoņi. Nepārtrauktu pakalpojumu nodrošināšanu saprātīgu izdevumu robežās ievērojami atvieglotu tas, ja par šo pakalpojumu sniegšanu būtu atbildīga tikai viena lidostas struktūra. Šāda kārtība arīdzan ļautu efektīvi organizēt pakalpojumus, kuriem nepieciešams lielāks finansējums, piemēram, transportlīdzekļu un pacelšanas ierīču nodrošināšanu un ekspluatāciju.

17. Lidostu pārvaldes struktūrai ir uzticēta liela atbildība, tādēļ šī struktūra būtu piemērota visaptveroša un nepārtraukta pakalpojuma sniegšanai. Tādējādi Komisija ierosina uzlikt šai struktūrai pienākumu organizēt un finansēt palīdzību, kas nepieciešama cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai tie varētu izmantot gaisa transportu. Šī struktūra varētu nodrošināt pakalpojumus vai nu pati, vai arī noslēdzot līgumus ar piegādātājiem. Attiecībā uz otru iespēju – ka šos pakalpojumus varētu uzticēt aviosabiedrībām - nav pamatoti sagaidīt, ka viena konkrēta aviosabiedrība sniegtu palīdzību visas lidostas teritorijā saviem pasažieriem un pasažieriem, kas izmanto dažādu aviokompāniju reisus ar pārsēšanos, gan savos, gan citos terminālos.

18. Otrs mērķis ir nepieļaut situāciju, kurā aviosabiedrības tiek stimulētas samazināt cilvēku ar ierobežotām kustību spējām skaitu, kurus tās pārvadā. Ja aviosabiedrībām tiktu noteikta atbildība par palīdzības sniegšanu katrā lidostā, kuru tās apkalpo, un tādējādi tām rastos izdevumi, kas aptuveni atbilstu to pārvadāto pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaitam, dažas aviosabiedrības izrādītu vēlmi pārvadāt šādus pasažierus pēc iespējas mazākā skaitā. Lai arī aviosabiedrības nevarētu tieši atteikties no šādu pasažieru pārvadāšanas, jo šādi tās pārkāptu nosacījumus, kas minēti punktā par vienādu izturēšanos pret visiem pasažieriem, tās tomēr varētu kavēt cilvēku ar ierobežotām kustību spējām pārvietošanos ar to lidmašīnām, nenodrošinot pietiekami kvalitatīvus pakalpojumus vai ļaunprātīgi izmantojot drošības noteikumus. Ja tā rezultātā attiecīgās aviosabiedrības iegūtu sliktu slavu, cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām drīz vien sāktu izvairīties no to pakalpojumiem. Vairums pārvadātāju stingri nostātos pret šādu praksi, taču, ja kaut vai tikai nedaudzas aviosabiedrības sāktu piekopt šādu politiku un tādējādi ievērojami ietaupītu izmaksas, pārējās aviosabiedrības izjustu stipru spiedienu sekot to pēdās. Tā rezultātā samazinātos iespējas sekmīgi izmantot gaisa transportu.

19. No šādas situācijas varētu izvairīties, ja aviokompānijas maksātu nodevas proporcionāli to pārvadātajam pasažieru skaitam uz lidostu vai no lidostas un tādējādi nodevas nebūtu atkarīgas no pārvadāto cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaita. Šāda pieeja ievērojami samazinātu aviosabiedrību vēlmi samazināt pārvadāto cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaitu (gan pilnībā nenovēršot šādu iespēju, jo aviokompānijām būtu jāsniedz zināmu palīdzību uz lidmašīnas klāja). Šādu kārtību varētu nodrošināt, izveidojot katrā lidostā centralizētu sistēmu un atļaujot struktūrai, kas to organizē, iekasēt nodevu no visām aviosabiedrībām proporcionāli to pārvadāto pasažieru skaitam. Arī šajā gadījumā lidostas pārvaldes struktūra ir piemērota šādas nodevas iekasēšanai. Šādām nodevām ir jābūt proporcionālām izmaksām, pārskatāmām un to apmēru jānosaka, konsultējoties ar gaisa pārvadātājiem. Šī nodeva būtu jāmaksā visām aviokompānijām, neatkarīgi no tā, vai tie ir Kopienas vai trešo valstu pārvadātāji.

20. Regula uzliktu lidostu pārvaldes struktūrām par pienākumu nodrošināt pasažierus ar ierobežotām pārvietošanās spējām ar īpašiem pakalpojumiem (skat. priekšlikuma 1. pielikumu), lai sasniegtu noteiktus sociāla rakstura mērķus. Tas nenozīmē, ka regulā jāparedz visiem apstākļiem vienāds modelis; pieejai ir jābūt ļoti elastīgai. Pirmkārt, kvalitātes standarti netiek noteikti centralizētā kārtībā; katras lidostas pārvaldes struktūra atsevišķi noteiktu šos standartus un ar to saistīto līdzekļu apjomu, iepriekš konsultējoties ar aviosabiedrībām, kas izmanto lidostu un organizācijām, kas pārstāv pasažierus ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šāda kārtība ļautu noteikt konkrētai lidostai un izmantotajiem lidaparātiem atbilstošus standartus un specifikācijas.

21. Otrkārt, ierosinātā regula dotu katrai pārvaldes struktūrai iespēju izvēlēties, vai tā palīdzību sniegs pati, vai arī, ievērojot Kopienas tiesību aktus par publiskiem iepirkumu konkursiem[13], nodrošinās šo pakalpojumu sniegšanu, slēdzot līgumus ar piegādātājiem, tostarp aviosabiedrībām. Ja lidostas pārvaldes struktūra izvēlētos iespēju nodrošināt palīdzību, izmantojot ārējus resursus, tā viena līguma ietvaros varētu sadalīt iepirkumu daļu starp vairākiem piegādātājiem pa termināliem, aviosabiedrībām vai citādi, kā tai būtu izdevīgāk. Jāatzīmē, ka pakalpojumi, kas tiek sniegti lidostu pārvaldes struktūrām, nav iekļauti lidlauka

[13] Padomes 1993. gada 14. jūnija Direktīva 93/38/EEK, ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē - OV L 199, 9.8.1993.

sniegto pakalpojumu direktīvā[14]. Šī direktīva attiecas uz pakalpojumiem, kurus piegādātāji sniedz lidostas izmantotājiem (pamatā gaisa pārvadātājiem), un tās mērķis ir noteiktās robežās nodrošināt brīvu pieeju šim tirgus sektoram. Tādējādi šie divi tiesību akti savstarpēji nepārklātos un neradītu pretrunīgas situācijas.

Lidmašīnā sniegtā palīdzība

22. Daži pakalpojumi tiek sniegti pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām lidmašīnā un tādējādi dabiski ietilpst gaisa pārvadātāju atbildībā. Piemēram, riteņkrēslu un citu pārvietošanas palīglīdzekļu pārvadāšana un aklo pavadoņu sūņu pārvadāšana, ko vairākas aviokompānijas atļauj veikt salonā (sk. ierosinātās regulas II pielikumu). Gadījumos, kad pasažieri izlido no dalībvalsts lidostas, Komisija ierosina, lai aviosabiedrības nodrošinātu šos pakalpojumus bez maksas.

Paziņojums par palīdzības nepieciešamību

23. Ja lidostas un aviosabiedrības zinātu iepriekš par to pasažieru īpašām vajadzībām, kam ir ierobežotas pārvietošanas spējas, tas palīdzētu organizēt nepieciešamo palīdzību, nodrošināt ātru apkalpošanu un efektīvāk izmantot savus resursus. Pašlaik bieži vien tās nesaņem iepriekšēju paziņojumu un cenšas organizēt savu darbību uz vietas, cik vien labi iespējams. Būtu pārspīlējums iekļaut iepriekšēju brīdinājumu apkalpošanas noteikumos, jo daudzas lidostas un aviosabiedrības pašlaik nodrošina labu apkalpošanu arī bez tā. Drīzāk Kopienas tiesību aktiem jāmudina pasažierus dod iepriekšēju ziņu, bet nav jauzliek tas par pienākumu. Komisija ierosina līdzsvarojošu mehānismu. Ja pasažieri ar ierobežotām pārvietošanās spējām iepriekšējo brīdina par īpašajām vajadzībām, lidostām būtu jāpalīdz viņiem nokļūt līdz attiecīgajai lidmašīnai. Gadījumā, ja iepriekšēja brīdinājuma nav, lidostas dienests tikai mēģinās nodrošināt, lai pasažieri ar īpašām vajadzībām iekāptu attiecīgajā lidmašīnā. Tas veicinātu brīdinājumus no pasažieru puses, nepadarot tos par pienākumu, jo pienākumu varētu uzskatīt par soli atpakaļ, salīdzinot ar no tagadējo praksis.

Regulas īstenošana

24. Gadījumā, ja aviosabiedrības vai lidostas neizpilda savas saistības, tiek ierobežotas pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām iespējastādēļ nepieciešama strikta ierosinātās regulas īstenošana. Komisijas ierosinājums ietver pantu, kas pieprasa, lai dalībvalstis noteiktu sankcijas par noteikumu neievērošanu un nozīmētu atbildīgās iestādes regulas īstenošanai un pasažieru sūdzību izskatīšanai. Citu starpā šie noteikumi ir ļoti līdzīgi noteikumiem Eiropas Parlamenta un Padomes regulā par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos[15].

4. SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

25. Komisija ir izveidojusi iekšējo gaisa satiksmes tirgu, kurā gaisa pārvadātāju darbība notiek saskaņā ar vienotiem noteikumiem. Tie ne tikai regulē piekļūšanu tirgum, bet ietver arī

---

[14] Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās - OV L 272, 25.10.1996.

[15] Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 - OV L 46, 17.2.2004.

pasažieru aizsardzību. Tāpat kā citi gaisa satiksmes pasažieri, daudzi cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām ceļo no vienas dalībvalsts uz otru un tādējādi gūtu labumu no augstā līmenī saskaņotas aizsardzības. Bez tiesību aktu saskaņošanas viņiem labākajā gadījumā būtu nevielīdzīgas tiesības un sliktākajā gadījumā nekādas juridiskas aizsardzības. Turklāt viņiem būtu grūti pārzināt savas tiesības katrā Eiropas valstī, uz kuru viņi ceļo, un prasīt savu tiesību ievērošanu. Kas attiecas uz aviosabiedrībām, bez tiesību aktu saskaņošanas tām būtu jādarbojas saskaņā ar daudziem un dažādiem noteikumiem, saskaroties ar lielākām izmaksām un apgrūtinošām procedūrām. Tātad valsts tiesību akti, pat pieļaujot, ka tie nodrošina augstu aizsardzības līmeni, ne tikai nesasniegtu būtiskus Kopienas mērķus, bet pat kavētu to īstenošanu.

26. Kopiena jau sen ir atzinusi nepieciešamību saskaņot tiesību aktus sastībā ar gaisa satiksmes pasažieru aizsardzību. Tā ir pieņēmusi tiesību aktus par kompensāciju atteiktas iekāpšanas gadījumos[16], par gaisa pārvadātāju atbildību[17] un pavisam nesen par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos[18]. Turklāt Kopiena ir pieņēmusi tiesību aktus par kompleksajiem ceļojumiem, kas bieži vien ietver gaisa pārvadājumus.[19] Piedāvātā regula būs jaunākā šajā sistēmā. Lai regulētu gaisa satiksmes pasažieru tiesības, Kopienas rīcībā nav citu līdzekļu kā tikai likumdošana.

27. Gan pasažieri, gan lidostas, gan aviosabiedrības gūs labumu no precīziem un pilnīgiem noteikumiem. Gaisa satiksme ir ļoti starptautiska nozare, un atšķirības, kas pastāv starp dažādu valstu tiesību aktiem, var izraisīt nopietnas grūtības. Turklāt lēmumi saistībā ar pasažieru tiesībām bieži vien jāpieņem nekavējoties, tādēļ precīzi noteikumi Kopienas līmenī ir īpaši lietderīgi. Tādējādi regula ir labāks instruments nekā direktīva, ka pierādījies citos pasākumos, kas aizsargā gaisa satiksmes pasažieru tiesības.

28. Savos ierosinājumos Komisija ietver tikai jomas, kurās ir nepieciešami precīzi Kopienas noteikumi un kuras ir tiešām vajadzīgas ieinteresētajām grupām. Regula uzskaita palīdzību, kas jāsniedz lidostās un lidmašīnās, bet nenosaka to detalizēti, neprecizē, kā to nodrošināt; tā neskar arī citas jomas, kā, piemēram, aprīkojumu lidmašīnā. Lai gan atzīstot, ka pilnīga saskaņošana palīdzētu gan pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, gan gaisa pārvadātājiem, Komisija uzskata, ka, veicot to ar starptautiski atzītu ieteikumu palīdzību, tiks saglabāta elastība un iespējas pielāgoties īpašiem apstākļiem.

29. Tādējādi Komisija ir atbalstījusi Eiropas civilās aviācijas konferences darbu par cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanas veicināšanu. Tās ieteikumi nodrošina visaptverošus noteikumus par palīdzības sniegšanu cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ietverot informāciju pasažieriem un aviosabiedrību un lidostu personālam, sakaru līdzekļus, personāla apmācību, lidostu pieejamību, iekāpšanas un izkāpšanas organizēšanu, palīdzību un aprīkojumu lidmašīnā un ceļojumos. Nesen pieņemtajā ētikas kodeksā par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām apkalpošanu lidostās ir noteikti papildu principi un standarti.

---

16 Padomes 1991. gada 4. februāra Regula (EEK) Nr. 295/91, ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē - OV L 36, 8.2.1991.

17 Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regula (EK) Nr. 889/2002, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos - OV L 140, 30.5.2002.

18 Regula (EK) Nr. 261/2004.

19 Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīva 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām - OV L 158, 23.6.1990.

30. Komisijas ierosinājums neattiecas uz tādiem jautājumiem, kurus labāk ietvert ieteikumos, un regulē tikai jomas, kurās nepieciešamība rīkoties Kopienas līmenī ir skaidra un plaši atzīta. Tādējādi ierosinājums ir proporcionāls izvirzītajiem uzdevumiem un ir piemērots attiecīgajiem apstākļiem.

5. SOCIĀLĀS UN EKONOMISKĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Sociālā ietekme

31. Pie cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieder ne tikai invalīdi, kuru skaits ir aptuveni 45 miljoni cilvēku jeb 10% Kopienas iedzīvotāju, bet arī pārējie, kas nespēj lietot gaisa transportu bez palīdzības. Visbiežāk tie ir paveci cilvēki, kas nespēj staigāt garus gabalus pa lielām mūsdienīgām lidostām, kaut gan spēj kustēties ikdienā. Aprēķināts, ka no pasažieriem, kas iekāpj un izkāpj dalībvalstu lidostās, palīdzību saņem aptuveni 1% pasažieru, kas lido ar plānotiem reisiem[20], un 1,6% no tiem, kas lido atpūtas reisos[21], aptuveni septiņi miljoni palīdzības gadījumu katru gadu. Ar laiku iedzīvotāju novecošanas dēļ palielināsies gan cilvēku ar īpašām vajadzībām skaits – invaliditāte ir daudz vairāk izplatīta starp gados veciem iedzīvotājiem nekā starp iedzīvotājiem kopumā – gan to personu skaits, kas nav pietiekami mobili, lai lietotu gaisa transportu bez atbilstošas palīdzības.

32. Priekšlikums veicinās svarīga sociālā mērķa sasniegšanu: cilvēki ar ierobežotām parvietošanās spējām varēs līdzvērtīgi izmantot gaisa transporta iespējas, pat ņemot vērā šādu pasažieru skaita pieaugumu un konkurences spiedienu uz aviosabiedrībām. Bez šādām iespējām viņi pazaudētu ne tikai tiešos, bet arī netiešos avio ceļojumu ieguvumus - pilnīgāku iekļaušanos sabiedrības ekonomiskajā un sabiedriskajā dzīvē. Piemēram, viņi nevarētu ceļot uz darbu, apciemot ģimeni vai draugus, kā arī doties atvaļinājumā kā citi iedzīvotāji. Tāpēc viņiem savu īpašo vajadzību apmierināšanai lidostās un lidmašīnās pa brīvu ir jāsaņem palīdzība.

33. Regula garantētu palīdzību ne tikai, pārvietojoties no reģistrēšanās lodziņa uz lidmašīnu un no lidmašīnas uz bagāžas telpu, ko pašreiz parasti praktizē, bet arī no noteikta ierašanās punkta lidostā uz lidmašīnu un no lidmašīnas uz noteiktu vietu izbraukšanai no lidostas. Atbildības piešķiršana katrā lidostā vienai struktūrai radītu apstākļus vienlaidu apkalpošanai, kur nebūtu pārtraukumu un aizkavēšanās pat gadījumā, ja pasažieris maina pārvadātājus un tiek pārvietots no viena termināla uz otru.

34. Pārvaldes struktūrai ir plaša atbildība par pakalpojumiem visā lidostā, un tādējādi tā ir piemērotāka so funkciju veikšanai nekā atsevišķas aviosabiedrības, tādēļ tika sagatavots šis Komisijas priekšlikums. Pat pēc ilgām diskusijām aviosabiedrības un lidostas nav spējušas vienoties par atbildību, un, visticamāk, nespēs to arī turpmāk. Ja pašreizējā situācija nemainās, pasažieri ar ierobežotām pārvietošanās spējām saņems pakalpojumu, kas nebūs ne pilnīgs, ne nepārtraukts.

---

[20] Avots: Eiropas aviosabiedrību asociācija, kas pārstāv regulāro gaisa satiksmes pakalpojumu operatorus, kas nav reģionālās aviosabiedrības.

[21] Avots: Starptautiskā gaisa pārvadātāju asociācija, kas pārstāv atpūtas pakalpojumu operatorus.

Ekonomiskā ietekme

35. Pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām visās lidostās par brīvu ir jānodrošina kvalitatīva palīdzība. Viņi ir jāpārliecina arī par to, ka tas turpināsies arī nākotnē, lai gan palielinās izdevumi un spiediens uz aviosabiedrībām samazināt izmaksas, lai saglabātu konkurētspēju. Ir aprēķināts, ka lidostā palīdzība ratiņkrēsla pasažierim izmaksā 24 euro[22] vai 30 euro[23] izlidojot un to pašu summu atlidojot, kas ir pieticīga summa, ja kopejās izmaksas par cilvēkiem ar ierobezotām pārvietošanās spējām sadala starp visiem Eiropas pasažieriem (apmēram 590 miljoni pasažieru 2003. gadā). Pašreiz aviosabiedrības parasti to nodrošina pa brīvu, tādējādi regula nozarei neradīs pilnīgi jaunu izmaksu kompleksu. Jāatzīmē, ka, no vienas puses, ne visiem pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām būs vajadzīga šī palīdzība, un, no otras puses, regula noteiks, ka pieejamo pakalpojumu klāsts ir jāpaplašina.

36. Pašreiz palīdzība cilvēkiem ar ierobežotām kustību spējam ietekmē aviosabiedrības ienākumus, īpaši tad, ja viņi ceļo ar lētākām biļetēm. Pieaugot konkurences spiedienam samazināt izmaksas un ilgākā laika posmā pieaugot pasažieru skaitam ar ierobežotām kustību spējām sakarā ar iedzīvotāju novecošanos, ir apšaubāmi, vai aviosabiedrības var turpināt palīdzību lidostās pašreizējā līmenī. Ir svarīgi nolemt, kā izmaksas sadalīt starp vairākām ieinteresētajām grupām tā, lai cik vien iespējams ierobežotu ekonomisko motivāciju samazināt pārvadāto cilvēku skaitu ar ierobežotām kustību spējām.

37. Pašreizējās situācijas saglabāšana nepalīdzēs. Tādā gadījumā katra aviosabiedrība nodrošinās saviem pasažieriem ierobežotu palīdzību, kas parasti ir bezmaksas. Aviosabiedrība tiek ekonomiski stimulēta samazināt pārvadāto pasažieru skaitu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un tas bieži vien ir iespējams, nepārkāpjot pārvadāšanas atteikuma aizliegumu. Šobrīd gandrīz visi pārvadātāji atzīst, ka ir atbildīgi par pārvadāšanu un palīdzību cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un lai to darītu, tām ir ievērojami izdevumi. Taču, ja kāda no sabiedrībām savu politiku mainītu, konkurences spiediena rezultātā arī citām aviosabiedrībām nāktos pārņemt šo praksi vai par palīdzību pieprasīt maksu. Abi varianti nebūtu pieņemami.

38. Ieteiktais risinājums ļautu izvairīties no šim problēmām, jo iekasētā maksa katrā aviosabiedrībā būtu proporcionāla kopējam pasažieru skaitam, kas iekāpj vai izkāpj lidostā. Maksa nebūs atkarīga no pasažieru skaita ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tādēļ lidostai neradīsies ekonomiska motivācija samazināt to skaitu. Priekšlikums nozarē radīs papildu izmaksu pozīciju – plašāku palīdzību, ja tā ir vajadzīga. Priekšlikuma galvenā ekonomiskā ietekme nozīmēs izmaiņas veidā, kāda palīdzība tiek organizēta un finansēta. Atbildība tiks nodota no gaisa pārvadātājiem uz lidostu pārvaldes struktūrām. Taču pārvaldes struktūrām pašām izmaksas nav jāsedz, bet gan jāiekasē tās no aviosabiedrībām, kas lidostas lieto. Aviosabiedrības savukārt iekasēs izmaksas no saviem pasažieriem kopumā, tādējādi tās tiks sadalītas starp lielu iedzīvotāju skaitu. Un persona ar ierobežotām pārvietošanas spējām netiks uzskatīta par papildu izmaksām, bet gan kā gaidīts pasažierus visos posmos, sākot no biļetes pasūtīšanas līdz ierašanās brīdim galastacijā.

[22] Avots: Starptautiskā gaisa pārvadātāju asociācija.

[23] Eiropas aviosabiedrību asociācija.

6. KOMENTĀRI PAR PANTIEM

1. pantā ir izklāstīts regulas pamatmērķis un joma.

2. pantā ir definēti regulā lietotie termini.

3. pants aizliedz gaisa pārvadātājiem un ceļojumu operatoriem atteikt pārvadāšanu personām ar ierobežotām pārvietošanas spējām ierobežotās mobilitātes dēļ. Tas neattiecas uz noteiktiem izņēmumiem un ierobežojumiem, kas īpaši noteikti ar tiesību aktiem pamatotos drošības nolūkos, kā paredzēts 4. pantā.

5. pants piešķir cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības saņemt I pielikumā aprakstīto palīdzības pakalpojumu kopumu lidostās izlidošanas, atlidošanas un tranzīta gadījumos; tas arī ietver noteikumus attiecībā uz iepriekšēju paziņošanu par palīdzības nepieciešamību.

6. pants nosaka, ka lidostas pārvaldes struktūra ir atbildīga par 5. pantā minētās palīdzības bezmaksas nodrošināšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un ļauj lidostām iekasēt maksājumus no gaisa pārvadātājiem palīdzības finansēšanai.

7. pants paredz, ka pēc pienācīgas konsultācijas lidostas pārvaldes struktūra nosaka kvalitātes standartus palīdzībai.

8. pants paredz, ka gaisa pārvadātāji nodrošina cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām bezmaksas palīdzību lidmašīnā, kā aprakstīts II pielikumā.

9. pants paredz, ka gaisa pārvadātāji un ceļojumu operatori vec noteiktus pasākumus saistībā ar iepriekšēju ziņošanu par palīdzības nepieciešamību.

10. pants aizliedz ar regulu noteikto saistību ierobežošanu vai atteikšanos no tām.

11. pants nosaka, ka dalībvalstis ieceļ iestādes, kas ir atbildīgas par regulas īstenošanu un sūdzību izskatīšanu.

12. pants paredz, ka dalībvalstis nosaka sankcijas pārkāpumu gadījumiem.

13. pants nosaka, ka Komisija sniedz pārskatu par regulas darbību un rezultātiem.

14. pantā ir norādīta diena, kad regula stājas spēkā.

2005/0007 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa satiksmi

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[24],

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[25],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[26],

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru[27],

tā kā

(1) Gaisa satiksmes pakalpojumu vienotajam tirgum jābūt vienlīdz pieejamam visiem iedzīvotājiem. Tātad personām, ko apgrūtina ierobežotas pārvietošanās spējas, kuras radījusi invaliditāte, vecums vai citi faktori, jābūt tādām pašām iespējām izmantot gaisa satiksmi kā citiem iedzīvotājiem.

(2) Tādēļ personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir jāpārvadā un tām nedrīkst atteikt viņu ierobežoto pārvietošanās spēju dēļ, izņemot gadījumus, kad to paredz tiesību aktos noteikti drošības apsvērumi.

(3) Šī regula nedrīkst ietekmēt citas pasažieru tiesības, ko nosaka Kopienas tiesību akti un jo īpaši Padomes Direktīva 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām[28] un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos[29].

(4) Lai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu izmantot gaisa satiksmi tāpat kā citi iedzīvotāji, lidostās un lidmašīnu salonos ir jānodrošina viņu īpašajām

---

24 OV C XX, XX., XX. lpp.
25 OV C XX, XX., XX. lpp.
26 OV C XX, XX., XX. lpp.
27 OV C XX, XX., XX. lpp.
28 OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.
29 OV L 46, 17.2.2004.,1. lpp.

vajadzībam atbilstoša palīdzība un, ņemot vērā sociālās integrācijas aspektus, atbalsts šīm personām jāsniedz bez maksas.

(5) Liidostās, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām cita starpā jāpalīdz nokļūt no noteiktas ierašanās vietas lidostā līdz lidmašīnai un no lidmašīnas līdz noteiktai vietai, no kuras šī persona atstāj lidostu, ieskaitot iekāpšanu un izkāpšanu. Tas jāorganizē tā, lai izvairītos no pārtraukumiem un kavēšanās, vienlaikus nodrošinot augstus un vienādus standartus visā Kopienā un pēc iespējas labāk izmantojot resursus jebkurā lidostā un saistībā ar jebkuru gaisa pārvadātāju.

(6) Lai sasniegtu šos mērķus, palīdzība lidostās jāsniedz centralizētai struktūrai. Tā kā lidostu pārvaldes iestādes ir galvenās pakalpojumu sniedzējas lidostās, atbildība par palīdzības sniegšanu jāuztic šīm iestādēm.

(7) Palīdzība jāfinansē tā, lai izdevumus vienādā mērā segtu visi pasažieri, kas izmanto attiecīgo lidostu, un netiktu veicināta izvairīšanās no tādu pasažieru pārvadāšanas, kuriem ir ierobežotas pārvietošanās spējas. Visefektīvākais finansēšanas veids varētu būt noteikt maksu visām aviolīnijām, kas izmanto lidostu, atbilstoši pārvadātajam pasažieru skaitam no attiecīgās lidostas un uz to.

(8) Lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām dotu iespēju sekmīgi ceļot, izmantojot gaisa satiksmi, gaisa pārvadātājiem jānodrošina noteikta veida palīdzība lidmašīnā.

(9) Regulas mērķus, proti, nodrošināt visās dalībvalstīs augstu un vienādu aizsardzības un palīdzības līmeni un to, ka vienota tirgus apstākļos ekonomikas pārstāvji darbojas, ievērojot saskaņotus nosacījumus, dalībvalstis nevar pietiekami nodrošināt, un tādēļ darbības apjoma un ietekmes dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kā tas paredzēts minētajā pantā, šī regula nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs tās mērķu sasniegšanai.

(10) Dalībvalstīm jāparedz soda sankcijas, kas jāpiemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tās tiek piemērotas. Sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un atturošām.

(11) Dalībvalstīm jāuzrauga un jānodrošina šīs regulas piemērošana un jāizraugās piemērota iestāde šādu izpildes funkciju veikšanai. Minētā uzraudzība nedrīkst ietekmēt personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības vērsties tiesā ar prasību saņemt likumīgu atlīdzību saskaņā ar attiecīgās valsts procedūrām.

(12) Šajā regulā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas jo īpaši paredzēti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Mērķis un darbības joma

1. Ar šo regulu nosaka kārtību personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām aizsardzībai un palīdzībai, ja tās ceļo, izmantojot gaisa satiksmi.

2. Šīs regulas nosacījumi attiecas uz personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām lidostās, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja šīs personas ceļo, izmantojot gaisa satiksmi, atstāj lidostu, ierodas tajā vai šķērso to tranzītā.

3. Neierobežojot 2. punktu, 3., 4. un 8. pantu piemēro arī pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja attiecīgais reiss ietilpst ceļojumā, kas sācies Kopienas teritorijā, un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

4. Šī regula neietekmē pasažieru tiesības, ko nosaka Padomes Direktīva 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

a) „persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" ir ikviena persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportlīdzekļus, ir ierobežotas kādu fizisku (sensorisku vai kustību) traucējumu, garīgu traucējumu, vecuma vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu dēļ un kuras stāvoklis prasa īpašu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgojumus šīs personas vajadzībām;

b) „gaisa pārvadātājs" ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu uzņēmējdarbības licenci;

c) „apkalpojošais gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kas veic vai plāno veikt lidojumu saskaņā ar līgumu ar pasažieri vai citas tādas juridiskas vai fiziskas personas vārdā, kurai ir līgums ar šo pasažieri;

d) „Kopienas gaisa parvadātājs" ir gaisa pārvadātājs ar derīgu darbības licenci, ko dalībvalsts izsniegusi saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu[30].

[30] OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

e) „ceļojuma rīkotājs” ir organizators Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīvas 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām 2. panta 2. un 3. punkta nozīmē, izņemot gaisa pārvadātāju;

f) „lidostas pārvaldes iestāde” ir iestāde, kuras pārziņā saskaņā ar attiecīgās valsts likumdošanu ir jo īpaši lidostas infrastruktūru administrācija un pārvalde un visu to apkalpojošo gaisa pārvadātāju darbības koordinācija un kontrole, kuri atrodas lidostā vai attiecīgajā lidostu sistēmā;

g) „lidostas izmantotājs” ir ikviena juridiska vai fiziska persona, kuras pārziņā ir pasažieru pārvadāšana no attiecīgās lidostas vai uz to, izmantojot gaisa satiksmi;

h) „Lidostas izmantotāju komiteja” ir komiteja, kurā darbojas lidostas izmantotāju vai to pārstāvošu organizāciju pārstāvji;

i) „rezervācija” ir fakts, ka pasažierim ir biļete vai cits pierādījums, kas liecina par to, ka gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs rezervāciju ir pieņēmis un reģistrējis.

3. pants

Pārvadāšanas atteikuma novēršana

1. Gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs nevar atteikties apstiprināt rezervāciju uz reisu no lidostas, uz kuru attiecas šīs regulas noteikumi, kā iemeslu minot personas ierobežotas pārvietošanās spējas.

2. Gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs nevar atteikt iekāpšanu personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām uz reisu no lidostas, uz kuru attiecas šīs regulas noteikumi:

   a) ja šai personai ir rezervācija uz attiecīgo reisu un šī persona ierodas uz pasažieru reģistrāciju

   laikā, ko iepriekš rakstiski (ieskaitot elektroniskos saziņas līdzekļus) noteicis gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs, vai pilnvarots ceļojuma aģents, vai,

   ja laiks nav noteikts, ne vēlāk kā sešdesmit minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika, vai

   b) neatkarīgi no iemesla, ja gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs ir pārcēlis reisu, uz kuru šai personai ir apstiprināta rezervācija.

4. pants

Atkāpes, īpaši nosacījumi un informēšana par to piemērošanu

1. Neierobežojot 3. panta noteikumus, gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs var atteikties apstiprināt rezervāciju vai iekāpšanu personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, vai prasīt, lai ceļojošo personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pavada cita persona, ja to nosaka attiecīgos normatīvajos aktos paredzēti

drošības apsvērumi vai ja lidaparāta izmēri vai pamatoti nepietiekams salona personāls neļauj pārvadāt personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ieskaitot šo personu iekāpšanu un izkāpšanu.

2. Ja gaisa pārvadātājs vai tā aģents, vai ceļojuma rīkotājs piemēro 1. punktā minētās atkāpes, tam piecu darba dienu laikā no rezervācijas vai iekāpšanas atteikuma vai pavadoņa pieprasīšanas rakstiski jāinformē attiecīgā persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām par šādas rīcības iemesliem.

3. Gaisa pārvadātājs vai tā aģents pēc pieprasījuma tūlīt uzrāda drošības noteikumus, ko tas piemēro, pārvadājot personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī noteikumus, kas ierobežo šādu personu vai viņu pārvietošanās palīglīdzekļu pārvadāšanu sakarā ar lidaparāta izmēriem vai nepietiekamu salona personālu. Ceļojuma rīkotājs pēc pieprasījuma tūlīt uzrāda minētos drošības noteikumus un ierobežojumus attiecībā uz lidojumiem, kas ietilpst kompleksos ceļojumos, kompleksās brīvdienās un kompleksās ekskursijās, kuras tas organizē, pārdod vai piedāvā.

5. pants

Tiesības saņemt palīdzību lidostās

1. Kad persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām atstāj lidostu, uz kuru attiecas šī regula, lidostas pārvaldes iestāde sniedz I pielikumā precizēto palīdzību tādā veidā, lai attiecīgā persona varētu izlidot ar reisu, uz kuru šai personai ir rezervācija, ar nosacījumu, ka gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs par attiecīgās personas īpašajām vajadzībām jāinformē vismaz divdesmit četras stundas pirms paredzētā izlidošanas laika.

2. Ja 1. punktā minētais paziņojums nav sniegts, lidostas pārvaldes iestāde iespēju robežās sniedz I pielikumā precizēto palīdzību tā, lai attiecīgā persona varētu izlidot ar reisu, uz kuru šai personai ir rezervācija.

3. Noteikumus, kas minēti 1. un 2. punktā, piemēro ar nosacījumu, ka:

a) attiecīgā persona ierodas uz pasažieru reģistrāciju:

- laikā, ko iepriekš rakstiski (ieskaitot elektroniskos saziņas līdzekļus) noteicis gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs, vai,

- ja laiks nav noteikts, ne vēlāk kā vienu stundu pirms paredzētā izlidošanas laika, vai

b) attiecīgā persona ierodas noteiktā vietā lidostā saskaņā ar 6. panta 4. punktu:

- laikā, ko iepriekš rakstiski (ieskaitot elektroniskos saziņas līdzekļus) noteicis gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs, vai

- ja laiks nav noteikts, ne vēlāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika.

4. Ja persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām šķērso lidostu tranzītā vai ja gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs pārceļ reisu, uz kuru šai personai ir rezervācija,

lidostas pārvaldes iestāde iespēju robežās sniedz I pielikumā precizēto palīdzību tā, lai attiecīgā persona varētu izlidot ar reisu, uz kuru šai personai ir rezervācija.

5. Kad persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām ierodas lidostā, uz kuru attiecas šī regula, izmantojot gaisa satiksmi, lidostas pārvaldes iestāde sniedz I pielikumā precizēto palīdzību tā, lai attiecīgā persona varētu nokļūt 6. panta 4. punktā minētajā vietā, no kuras šī persona atstāj lidostu.

6. pants

Atbildība par palīdzību lidostās

1. Lidostas pārvaldes iestādes sniedz I pielikumā precizēto palīdzību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām bez maksas. Pārvaldes iestādes var sniegt minēto palīdzību pašas vai slēgt līgumu par palīdzības sniegšanu ar citām iestādēm.

2. Lidostas pārvaldes iestādes, kas sniedz palīdzību saskaņā ar 1. punktu, šīs palīdzības finansējuma nodrošināšanai var noteikt maksu gaisa pārvadātājiem, kuri izmanto attiecīgo lidostu.

3. Maksai, kas minēta 2. punktā, jābūt samērojamai ar izmaksām, pārraugāmai un noteiktai pēc konsultācijas ar Lidostas izmantotāju komiteju, ja tā attiecīgajā lidostā ir. Maksa jāsadala starp gaisa pārvadātājiem, kas izmanto lidostu, atbilstoši pasažieru skaitam, ko katrs no tiem pārvadā no lidostas un uz to.

4. Pēc konsultācijas ar lidostas izmantotājiem ar Lidostas izmantotāju komitejas starpniecību, ja tā darbojas, un ar organizācijām, kas pārstāv pasažierus ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lidostas pārvaldes iestāde nosaka vietas lidostas terminālu ēku iekšpusē un ārpusē, kur personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var ierasties, bez grūtībām paziņot par savu ierašanos lidostā un lūgt palīdzību. Tā nosaka šādas vietas vismaz pie ieejas terminālu ēkās, pie pasažieru reģistrācijas punktiem, vilcienu un metro stacijās un autoostās, pie taksometru pieturām un terminālu ēkām tuvākajām automašīnu stāvvietām.

7. pants

Palīdzības kvalitātes standarti

1. Izņemot lidostas, kurās pasažieru skaits gadā ir mazāks par diviem miljoniem, pārvaldes iestāde pēc konsultācijas ar lidostas izmantotājiem ar Lidostas izmantotāju komitejas starpniecību, ja tā darbojas, un ar organizācijām, kas pārstāv pasažierus ar ierobežotām pārvietošanās spējām, nosaka kvalitātes standartus I pielikumā precizētajai palīdzībai un norāda, kādi resursi jāizmanto, lai tos sasniegtu. Nosakot minētos standartus, jāņem vērā starptautiski atzīta politika un uzvedības kodeksi saistībā ar ceļošanas atvieglināšanu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Lidostu pārvaldes iestādes šos kvalitātes standartus publisko.

2. Gaisa pārvadātājs un lidostas pārvaldes iestāde var vienoties, ka pasažieriem, ko attiecīgais gaisa pārvadātājs pārvadā no lidostas un uz to, pārvaldes iestāde nodrošina augstākas kvalitātes atbalstu nekā to paredz 1. punktā minētie standarti vai papildus I

pielikumā precizētajai palīdzībai sniedz arī citus pakalpojumus. Šajos gadījumos finansējuma nodrošināšanai pārvaldes iestāde bez 6. panta 2. punktā minētās maksas var attiecīgajam gaisa pārvadātājam noteikt papildu maksu, kurai jābūt pārskatāmai, samērojamai ar izmaksām un noteiktai pēc konsultācijas ar attiecīgo gaisa pārvadātāju.

8. pants

Palīdzība, ko sniedz gaisa pārvadātājs

Gaisa pārvadātājs bez maksas sniedz II pielikumā precizēto palīdzību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas atstāj vai tranzītā šķērso lidostu, uz kuru attiecas šī regula, ja šīs personas izpilda 5. panta 3. punktā minētos nosacījumus.

9. pants

Paziņojums par to, ka vajadzīga palīdzība

1. Gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai to dalībvalstu teritorijā, uz kurām attiecas Līgums, visās attiecīgā gaisa pārvadātāja vai ceļojuma rīkotāja pārdošanas vietās, ieskaitot pārdošanu pa telefonu un ar interneta starpniecību, būtu iespējams pieņemt paziņojumus, ka personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nepieciešama palīdzība.

2. Saņemot paziņojumu, ka nepieciešama palīdzība, gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs par šo paziņojumu tūlīt informē:

   -lidostas pārvaldes iestādes izlidošanas, ielidošanas un tranzīta lidostās un

   - attiecīgā reisa apkalpojošo gaisa pārvadātāju, ja rezervācija nav pieteikta pie šī pārvadātāja.

3. Uzreiz pēc attiecīgā reisa lidmašīnas izlidošanas apkalpojošais gaisa pārvadātājs informē ielidošanas lidostas pārvaldes iestādi, ja šī lidosta atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, par to, cik personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzīga I pielikumā precizētā palīdzība un kāda veida palīdzību šīs personas lūdz.

10. pants

Atteikšanās no saistību izpildes izslēgšana

Šajā regulā noteiktās saistības attiecībā personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nedrīkst ierobežot vai atcelt.

11. pants

Pārkāpumi

1. Katra dalībvalsts izraugās iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas īstenošanu attiecībā uz lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem uz šādām lidostām. Šī iestāde attiecīgos gadījumos veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas to pasažieru tiesības, kuriem ir ierobežotas pārvietošanās spējas, ieskaitot to kvalitātes standartu ievērošanu, kas minēti 7. panta 1. punktā. Dalībvalstis informē Komisiju par izraudzīto iestādi.

2. Sūdzības par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu var iesniegt jebkurā 1. punktā minētajā atbildīgajā iestādē vai kādā citā dalībvalsts izraudzītā kompetentajā iestādē. Dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai informētu cilvēkus ar ierobežotām pārvietošanās spējām par viņu tiesībām saistībā ar šo regulu un par iespēju iesniegt sūdzību atbildīgajai iestādei.

12. pants

Sankcijas

Dalībvalstīm jāparedz noteikumi par soda sankcijām, kas jāpiemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tās tiek piemērotas. Noteiktajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis informē Komisiju par paredzētajām sankcijām vēlākais līdz spēkā stāšanās dienai un nekavējoties ziņo par jebkurām turpmākām izmaiņām šajos noteikumos.

13. pants

Ziņojums

Komisija vēlākais līdz 2010. gada 1. janvārim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un tās izpildes rezultātiem. Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību aktu projektus, kas paredz detalizētāku šīs regulas nosacījumu īstenošanu vai tās pārskatīšanu.

14. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā --[31].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā - priekšsēdētājs	*Padomes vārdā - priekšsēdētājs*

[31] Vienu gadu pēc dienas, kad to publicē Oficiālajā Vēstnesī.

I PIELIKUMS

Palīdzība, ko sniedz lidostu pārvaldes iestādes

Vajadzīgais atbalsts un pasākumi, kas jāveic, lai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu:

– paziņot par ierašanos lidostā un lūgt palīdzību 5. panta 6. punktā minētajās īpašajās vietās terminālu ēku iekšpusē un ārpusē;

– nokļūt no šīm vietām līdz pasažieru reģistrācijas punktam;

– reģistrēties un reģistrēt bagāžu;

– doties no reģistrācijas punkta uz lidmašīnu, veicot izceļošanas, muitas un drošības procedūras;

– iekāpt lidmašīnā, izmantojot liftu, ratiņkrēslus vai citādu vajadzīgu palīdzību;

– doties no lidmašīnas durvīm uz savu vietu;

– novietot un paņemt bagāžu lidmašīnas salonā;

– doties no savas vietas uz lidmašīnas durvīm;

– izkāpt no lidmašīnas, izmantojot liftu, ratiņkrēslus un citādu vajadzīgu palīdzību;

– doties no lidmašīnas uz bagāžas saņemšanas vietu un paņemt bagāžu, veicot ieceļošanas, muitas un drošības procedūras;

– doties no bagāžas saņemšanas vietas uz kādu no noteiktajām vietām lidostā;

– tranzīta gadījumā pārsēsties nākošajās lidmašīnās, saņemot vajadzīgo palīdzību gan lidostā, gan lidmašīnā, terminālos un ceļā starp termināliem.

Rūpes par pārvietošanās palīglīdzekļiem lidostā, ieskaitot elektriskos ratiņkrēslus (ja par šādu vajadzību brīdina divdesmit četras stundas iepriekš un ņemot vērā, ka lidmašīnā tiem var nepietikt vietas).

Bojātu vai nozaudētu pārvietošanās palīglīdzekļu pagaidu aizstāšana.

Vajadzības gadījumā rūpes par sertificētiem dienesta suņiem (lidostā).

Ar nokļūšanu uz attiecīgo reisu saistītas informācijas sniegšana piemērotā veidā.

II PIELIKUMS

Palīdzība, ko sniedz gaisa pārvadātāji

Sertificētu dienesta suņu pārvadāšana salonā, atbilstīgi attiecīgās valsts noteikumiem un reisos, kuru paredzētais ilgums ir mazāks par piecām stundām.

Viena pārvietošanās palīglīdzekļa uz vienu pasažieri ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšana, ieskaitot elektriskos ratiņkrēslus (ja par šādu vajadzību brīdina divdesmit četras stundas iepriekš un ņemot vērā, ka lidmašīnā tiem var nepietikt vietas).

Ar attiecīgo reisu saistītas informācijas sniegšana piemērotā veidā.

Vajadzīgo pasākumu veikšana pēc attiecīga lūguma, lai sēdvieta atbilstu katras personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām īpašajām vajadzībām, ja to atļauj drošības apsvērumi.