KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 16.2.2005
KOM(2005) 47 v konečnom znení

2005/0007 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o právach osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave

(Text s významom pre EHP)

(predložená Komisiou)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. ÚVOD

1. Jednotný trh v oblasti leteckej dopravy priniesol Európanom dôležité výhody, vrátane širšieho výberu destinácií, dopravcov a nižších cien leteniek. Pomohol otvoriť leteckú dopravu väčšine občanov, pre ktorých je pre ich účasť na ekonomickom a sociálnom živote často nepostrádateľná. Doprava lietadlom je často nevyhnutná napríklad na pracovné účely, pri návštevách rodiny a priateľov alebo keď si chceme dopriať oddych a cestovanie. a nedostatočný prístup ku nej môže vážne narušiť integráciu mnohých občanov na ujmu spoločnosti ako celku. porovnateľné možnosti leteckej dopravy by sa mali ponúknuť ľuďom, ktorí sú znevýhodnení nižšou pohyblivosťou, či už kvôli postihnutiu, veku alebo z iného dôvodu. Cestujúci so zníženou pohyblivosťou by mali mať istotu, že ich požiadavkám sa prostredníctvom Európskeho spoločensva vyhovie, bez ohľadu na to, akú leteckú spoločnosť alebo letisko plánujú využiť.

2. Komisia preto prikladá veľký význam zaručeniu práv osobám so zníženou pohyblivosťou. Už v roku 2000 vyzdvihla túto všeobecnú otázku v oznámení o ochrane cestujúcich[1] v leteckej doprave, v roku 2001 ohlásila svoj úmysel pracovať na právach užívateľov vo svojej bielej knihe o dopravnej politike do roku 2010[2], a v roku 2002 vydala konzultačný dokument o zmluvách leteckých spoločností s cestujúcimi, v ktorom sa hovorí o operačných otázkach[3]. Tento dokument poukázal na počet možných vylepšení v oblasti práv cestujúcich a vyzval zúčastnené strany, aby sa vyjadrili, v ktorých otázkach je činnosť Európskej únie nutná. Po dôkladnej analýze veľkého počtu ohlasov a vypočutí zúčastnených strán dospela Komisia k názoru, že ochrana ľudí so zníženou pohyblivosťou má prvoradý význam.

3. Komisia si však nemyslí, že politika v prospech osôb so zníženou pohyblivosťou by sa mala obmedzovať iba na leteckú dopravu. Podporuje výskumné programy v oblasti prispôsobenia rôznych prostriedkov dopravy potrebám takýchto osôb, vrátane nízkopodlažných autobusov a sprístupnenia cestovných autobusov, diaľkových autobusov a vlakov, čo viedlo a bude viesť k legislatívnym podnetom[4]. V prípade železničnej dopravy sa začali už viaceré činnosti. Na jednej strane sa na základe smernice o interoperabilite konvenčného železničného systému[5] vypracúvajú technické špecifikácie interoperability, v ktorých je zahrnuté sprístupnenie osobám so zníženou pohyblivosťou, s cieľom umožniť Komisii prijať rozhodnutie v roku 2005. Na druhej strane, tak ako Komisia ohlásila vo

---

1 Ochrana cestujúcich v leteckej doprave v Európskej únii - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodovania - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3 Zmluvy leteckých spoločností s cestujúcimi. Konzultačný dokument Generálneho riaditeľstva pre energetiku a dopravu, 21.6.2002. Konzultačný dokument, ohlasy a podrobné zhrnutie reakcií sú k dispozícii na internete, http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2001/85/ES z 20. novembra 2001, týkajúca sa osobitných ustanovení pre vozidlá na prepravu cestujúcich, v ktorých sa nachádza viac ako osem sedadiel (Ú. v. ES L 42, 13.2.2002); Rozhodnutie Komisie 2002/735/ES, týkajúce sa technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystému „vozový park“ systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES (Ú. v. ES L 275, 11.10.2002); Rozhodnutie Komisie 2002/732/ES týkajúce sa technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystému „vozový park“ systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, uvedeného v článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES (Ú. v. ES L 245, 12.9.2002).

5 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy - Ú. v. ES L 110, 20.4.2001.

svojom oznámení o integrovanom železničnom priestorei[6], prijala Komisia v marci 2004 návrh nariadenia o právach cestujúcich, ktorí využívajú medzinárodné služby, vrátane ľudí so zníženou pohyblivosťou[7]. Pokiaľ ide o námornú dopravu, zmenená a doplnená smernica o bezpečnostných pravidlách a normách pre lode osobnej dopravy zaviedla požiadavky, ktoré sa týkajú bezpečnosti osôb so zníženou pohyblivosťou[8].

4. Tieto iniciatívy by sa mali vidieť v kontexte politiky Spoločenstva o nediskriminácii. Článok 21 Charty základných práv ustanovuje všeobecnú zásadu, že akákoľvek diskriminácia z akéhokoľvek dôvodu – ako napríklad pohlavia, rasy, farby pleti, etnického alebo sociálneho pôvodu, genetických vlastností, jazyka, náboženstva alebo viery, politického alebo iného zmýšľania, príslušnosti k národnostnej menšine, majetku, rodu, zdravotného postihnutia, veku alebo sexuálnej orientácie sa zakazuje. Aj článok 13 Zmluvy o ES umožňuje Spoločenstvu v oblastiach jeho právomocí bojovať s diskrimináciou, či už na základe pohlavia, rasového alebo etnického pôvodu, náboženstva či viery, zdravotného postihnutia, veku alebo sexuálnej orientácie. Rada prijala 27. novembra 2000 smernicu 2000/78/ES[9], ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre rovnaké zaobchádzanie v zamestnaní a povolaní. Smernica zakazuje akúkoľvek diskrimináciu, či už priamu alebo nepriamu, z dôvodu náboženského presvedčenia alebo viery, zdravotného postihnutia, veku alebo sexuálnej orientácie[10]. Pokiaľ ide o zdravotné postihnutie, smernica uznáva, že neschopnosť zabezpečiť primerané úpravy na pracovisku môže predstavovať diskrimináciu. V praktickom ponímaní si taký záväzok vyžaduje od zamestnávateľa, aby podnikol pozitívne kroky na zabezpečenie spravodlivého zaobchádzania so zdravotne postihnutými ľuďmi. Z Komisie vyšiel podnet, ktorý potom Rada nasledovala, vyhlásiť rok 2003 Európskym rokom zdravotne postihnutých ľudí. S cieľom dosiahnuť výsledky aj po roku 2003 a aby sa dosiahol trvalý a operačný prístup k problémom zdravotne postihnutých ľudí, Komisia prijala v októbri 2003 oznámenie [KOM(2003) 650] o „rovnakých možnostiach pre ľudí so zdravotným postihnutím: Európsky akčný plán“. Komisia považuje navyše za nevyhnutné bojovať s negatívnymi postojmi, zvyšovať povedomie v tomto smere, pomáhať pri výmenách skúseností a opätovne zaviesť spoluprácu medzi všetkými dotknutými stranami.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ

5. Konzultačný dokument Komisie o zmluvách leteckých aerolínií mal veľký ohlas. Komisii prišlo najmenej štyridsaťsedem príspevkov od rôznych zúčastnených strán, najmä leteckých spoločností a ich združení, spotrebiteľských organizácií, ministerstiev a vládnych agentúr. Z konzulatčného procesu sa zrodil široký konsenzus, že právny systém Spoločenstva by mal ochraňovať práva ľudí so zníženou pohyblivosťou. Vo všeobecnosti sa súhlasilo s tým, že neoprávnené odmietnutie prepravy z dôvodu zníženej pohyblivosti musí byť zakázané, aby sa tak predišlo nespravodlivému zaobchádzaniu. Na jednej strane sa uznalo, že dopravcovia by mali mať v naozaj oprávnenom prípade a v prípade, kedy si to vyžaduje zákon, možnosť odmietnuť dopravu z bezpečnostných dôvodov, a tak predísť zneužitiu. Rovnako sa dospelo ku konsenzu, že cestujúci so zníženou pohyblivosťou nebudú spoplatňovaní za pomoc

---

6 Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu – Tvorba integrovaného európskeho železničného priestoru - KOM(2002) 18, 23.1.2002.

7 Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

8 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/24/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 98/18/ES o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode - Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003.

9 Ú. v. ES L 303, 2.12.2000, s. 16.

10 Diskriminácia z dôvodov pohlavia a etnického a rasového pôvodu je predmetom iných nariadení.

potrebnú na to, aby mohli využívať leteckú dopravu, ale že tieto náklady by mali byť vo všeobecnosti rozdelené medzi cestujúcich.

6. Popri mnohému, s čím sa vo všeobecnosti súhlasilo, problémovým sa stal rozpor ohľadom toho, či by za pomoc poskytovanú na letiskách, mali byť zodpovedné letiská alebo letecké spoločnosti. Letecké spoločnosti inklinovali k názoru, že letiská by mali zabezpečovať pomoc pred letom a po lete, keďže je to v ich kompetencii. Pomoc by mala byť organizovaná centrálne na každom letisku a financovaná jednotlivými leteckými spoločnosťami priamo úmerne počtu cestujúcich, ktorých prepravia na a z daného letiska. Letiská argumentovali, že zodpovednosť by mali niesť dopravcovia, keďže sú to oni, ktorí majú kontakt s cestujúcimi a majú informácie o cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a ich potrebami.

7. Diskusia pretrváva už určitý čas, ale táto otázka sa ešte nevyriešila. Hoci dobrovoľné záväzky leteckých spoločností a letísk[11] pokrývajú starostlivosť o ľuďí so zníženou pohyblivosťou, otvorená ostáva otázka, kto by mal byť zodpovedný za poskytovanie pomoci na letiskách. Keďže otázka zníženej pohyblivosti je z hľadiska sociálnej integrácie veľmi dôležitá, nemôže ostať otvorená. Vyriešiť sa však dá iba legislatívnou cestou, čo viedlo Komisiu k rozhodnutiu prezentovať tento návrh nariadenia. Týmto sa dosiahnu dva zásadné ciele: po prvé - zabráni sa nespravodlivému zaobchádzaniu, ktorým je odmietnutie dopravy z dôvodu zníženej pohyblivosti a po druhé – garantuje sa zabezpečenie bezplatnej pomoci, ktorú cestujúci so zníženou pohyblivosťou potrebujú na to, aby mohli reálne využiť možnosti leteckej dopravy.

8. Komisia si je vedomá skutočnosti, že väčšina leteckých spoločností a letísk vynakladá veľké úsilie na to, aby sa prispôsobila potrebám ľudí so zníženou pohyblivosťou. Letecká doprava je v tomto smere naozaj o krok ďalej ako väčšina ostatných sektorov. Komisia si je tiež vedomá cennej práce, ktorú za posledné roky vykonala Európska konferencia civilného letectva pri umožňovaní dopravy osobám so zníženou pohyblivosťou[12]. Napriek tomu je veľmi dôležité, aby sa na všetkých letiskách a na všetkých letoch, ktoré sa z nich uskutočnia, zabezpečilo v tomto smere čo najlepšie uplatňovanie v praxi, a aby sa v tom pokračovalo aj napriek zvyšovaniu počtu osôb so zníženou pohyblivosťou, ktoré je spôsobené starnutím obyvateľstva, a napriek neustálemu tlaku na letecké spoločnosti znižovať náklady s cieľom obstáť v konkurenčnom boji.

3. ZÁKLADNÉ PRVKY NARIADENIA

Podmienka spravodlivého zaobchádzania

9. S výnimkou prípadu, kedy by letecká spoločnosť spoplatňovala cestujúcich so sníženou pohyblivosťou za celkové náklady súvisiace s asistenčnými službami, čo by bolo pomerne neakceptovateľné, môže sa s cieľom ušetriť náklady pokúsiť odmietnuť im dopravu . Tiež môže mať obavy vzhľadom na potenciálne bezpečnostné riziká alebo na neadekvátne reakcie ostatných cestujúcich. Hoci také správanie nie je veľmi rozšírené, Komisia sa domnieva, že cestujúci musia mať zaručené, že ich doprava nebude odmietnutá z dôvodu ich zníženej

---

[11] *Airline Passenger Service Commitment and Airport Voluntary Commitment on Passenger Service*, predložené Európskou konferenciou pre civilné letectvo/Dialóg s Európskou úniou, Lisabon, 10. máj 2001.

[12] Európska konferencia pre civilné letectvo: Dokument 30, časť 1: *Facilitation, with annexed Code of good conduct in ground-handling for persons with reduced mobility.*

pohyblivosti. Letecká spoločnosť alebo cestovná kancelária môžu odmietnuť buď prijať rezervácie ľudí so zníženou mobilitou, alebo keď už sú na letisku, ich vstup na palubu lietadla. Komisia preto navrhuje, aby v prípade letov z letísk na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje Zmluva, by malo byť odmietnutie prijatia rezervácie alebo vstupu na palubu z dôvodu zníženej pohyblivosti zakázané. Zákaz odmietnutia prijať rezerváciu alebo vstupu na palubu lietadla rovnako existuje v prípade cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu a vzťahuje sa na neho Zmluva, ak je let súčasťou cesty, ktorá začala v Spoločenstve a prevádzkujúci dopravca je dopravcom Spoločenstva.

10. Napriek uvedenému táto záruka nemôže byť absolútna. Doprava ľudí s vážne obmedzenou pohyblivosťou alebo veľkého počtu cestujúcich so zníženou pohyblivosťou na tom istom lete môže byť v rozpore so starostlivo vytvorenými bezpečnostnými požiadavkami. Napríklad v prípade núdze by sa tým evakuácia veľmi spomalila a sťažila, čo nie je prijateľné. Z tohto dôvodu by navrhované nariadenie malo leteckým spoločnostiam a leteckým dopravcom umožniť odmietnuť dopravu s cieľom dodržať bezpečnostné pravidlá. Aby sa však odradilo od zneužívania tejto možnosti, musia mať za povinnosť písomne informovať cestujúcich o dôvodoch, ktoré viedli k odmietnutiu dopravy a verejne sprístupniť bezpečnostné pravidlá, ktoré sa uplatňujú pri doprave ľudí so zníženou pohyblivosťou.

Pomoc na letiskách: niektoré rozdiely

11. Aby ľudia so zníženou pohyblivosťou mohli nastúpiť na let, môžu pri uspokojovaní svojich jednotlivých potrieb potrebovať pomoc. Napríklad môžu potrebovať pomoc pri presune z ich miesta príchodu na letisku k ich lietadlu a pri príchode z lietadla na miesto odchodu z letiska. Taká pomoc sa niekedy chápe ako poskytnutie invalidného vozíka s obsluhujúcim personálom pri odbavovacej priehradke, ale tento názor je iba zjednodušená predstava, ktorá nezohľadňuje rôznorodosť potrieb.

12. Po prvé, človek so zníženou pohyblivosťou sa tým dostáva na úroveň zdravotne postihnutej osoby, ktorá nemôže chodiť, a preto potrebuje invalidný vozík. Zatiaľ čo toto platí pre niektorých ľudí, iní majú postihnutie, ktoré nemá vplyv na ich schopnosť chodiť ako napríklad nevidomosť či hluchota. Potrebujú skôr poradiť pri orientácii alebo prístupnou formou pomôcť pri komunikácii o nevyhnutných informáciách, pokiaľ ide napríklad o odbavovaciu priehradku, východ na plochu letiska a čas nastupovania na palubu. Na druhej strane cestujúci, ktorí potrebujú pomoc pri premiestňovaní sa na letisku, nemusia mať nevyhnutne nejaké postihnutie. Napríklad mnoho starších ľudí nepotrebuje v bežnom živote pomoc, ale veľké vzdialenosti na letiskách nie sú schopní prejsť Narastajúci počet letísk a komplexita moderných letísk vyžaduje od inak sebestačných ľudí, aby vyžadovali pomoc. Európska konferencia civilného letectva definovala túto rôznorodosť ako základ svojej práce pri znižovaní prahu citlivosti v danej oblasti, čo je cieľom Komisie v tomto návrhu.

13. Po druhé, asistenčné služby nemusia nevyhnutne začínať pri odbavovacej priehradke pri odlete alebo končiť po prílete v hale na výdaj batožiny. Niektorí cestujúci so zníženou pohyblivosťou môžu prísť na parkoviská alebo autobusové či železničné stanice a potrebujú sa dostať k odbavovacej priehradke. Podobne môžu potrebovať ďalšiu pomoc pri vychádzaní z haly na výdaj batožiny, kde sú často ponechaní bez povšimnutia, na miesto odchodu z letiska. Cestujúci, ktorí prechádzajú tranzitom z jedného letu na druhý, môžu potrebovať pomôcť pri presune z jedného východu na letištnú plochu na druhý alebo aj z jedného terminálu na druhý. Ľudia so zníženou pohyblivosťou môžu tiež potrebovať pomoc v priebehu cesty, napríklad pri odbavovacej priehradke, bezpečnostnej kontrole, kontrole

cestovného pasu, výdaji batožiny a colnej kontrole. To neznamená, že všetci cestujúci so zníženou pohyblivosťou by chceli takéto rozšírené služby, ale skôr, aby boli v prípade potreby k dispozícii. Tiež to hneď neznamená, že pomoc musí byť poskytovaná na celom letisku, ale z a do miest, na ktorých si ich cestujúci so zníženou pohyblivosťou môžu ľahko vyžiadať.

14. Aby sa ľuďom so zníženou pohyblivosťou poskytli skutočné možnosti leteckej dopravy, asistenčné služby sa musia chápať v širšom zmysle. Navrhované nariadenie by malo ustanovovať štandardný zoznam služieb poskytovaných na letiskách v Spoločenstve, aby tak sa zabezpečilo, že k dispozícii je vždy celá škála služieb. V záujme spravodlivosti a sociálneho začlenenia by ľudia so zníženou pohyblivosťou nemali byť za tieto asistenčné služby spoplatňovaní, ale náklady by mali znášať všetci cestujúci rovným dielom. Ako už bolo vysvetlené, konzultácie ukázali, že zúčastnené strany tento princíp podporujú, ale letecké spoločnosti a letiská nesúhlasia so zodpovednosťou za organizáciu a financovanie asistenčných služieb. Tento spor môžu vyriešiť iba právne predpisy Spoločenstva.

Pomoc na letiskách: možnosti

15. Z ktorej možnosti by cestujúci so zníženou pohyblivosťou, ktorí odlietajú z letísk alebo prilietajú na letiská v členských štátoch, mali najväčší osoh? Keby boli za asistenčné služby zodpovedné letiská alebo keby sa touto úlohou poverili letecké spoločnosti? Aby ľudia so zníženou pohyblivosťou mohli možnosti leteckej dopravy naplno využiť, musia si byť istí, že pomoc, ktorú potrebujú, dostanú na ktoromkoľvek letisku alebo od ktorejkoľvek leteckej spoločnosti, ktorej služby využijú. Túto istotu získajú len vtedy, keď sa im zaručí, že asistenčné služby na vysokej úrovni sa im poskytnú na všetkých letiskách v členských štátoch. Cestujúcim so zníženou pohyblivosťou sa tiež musí zaručiť, že bez ohľadu na to, akú leteckú spoločnosť si vyberú, dostanú tú istú pomoc a vysokú úroveň starostlivosti.

16. Jedným konkrétnym cieľom by malo byť zabezpečenie asistenčných služieb v rozšírenej a bezproblémovej podobe na všetkých letiskách. To znamená, že by sa čo možno do najväčšej miery malo predísť prerušovaniu služieb a prechodu od jedného poskytovateľa k druhému, keďže tým často dochádza k oneskoreniam a cestujúci sú nútení čakať na nový obslužný personál. Poskytovanie bezproblémových služieb za rozumnú cenu by sa značne uľahčilo, keby na každom letisku bol príslušný iba jeden orgán. Toto by tiež pomohlo využiť množstevné úspory, napríklad pri poskytovaní a prevádzkovaní vozíkov pre telesne postihnutých a zdvíhacích zariadení.

17. Riadiaci orgán letiska má pracovné povinnosti na celom letisku, a preto by sa dobre hodil na poskytovanie komplexných a bezproblémových služieb. Komisia preto navrhuje, aby tento orgán prevzal zodpovednosť za organizáciu a financovanie asistenčných služieb, ktoré na letisku potrebujú využívať ľudia so zníženou pohyblivosťou. Asistenčné služby by potom mohol poskytovať on alebo by na tieto účely uzatvoril zmluvy s inými dodávateľmi. Pokiaľ ide o druhú možnosť, bolo by nemysliteľné očakávať od jednej leteckej spoločnosti, aby pre svojich cestujúcich a cestujúcich, ktorí menia leteckého dopravcu, poskytovala asistenčné služby medzi svojim a ostatnými terminálmi na celom letisku.

18. Druhým cieľom by malo byť, aby sa predišlo situácii, kedy sa leteckým spoločnostiam dá motivácia na znižovanie počtu nimi dopravených osôb so zníženou pohyblivosťou. Keby bola za asistenčné služby na každom letisku, kde má zastúpenie, zodpovedná letecká spoločnosť a musela by niesť náklady približne úmerné počtu prepravených cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, mohli by sa niektoré pokúsiť prepraviť ich čo najmenej. Keďže by nemohli priamo odmietnuť ich dopravu bez toho, aby porušili podmienku spravodlivého

zaobchádzania, mohli by ľudí so zníženou pohyblivosťou odstrašiť tým, že by im poskytovali slabé služby alebo by porušili bezpečnostné pravidlá. Po rozšírení takého renomé by sa im ľudia so zníženou pohyblivosťou začali vyhýbať. Väčšina dopravcov by uvedenému konaniu pevne odolávala, ale ak by ho niekoľkí z nich prijali a značne by tým ušetrili, ostatní by boli nútení ich nasledovať. Výsledkom by boli zredukované skutočné možnosti leteckej dopravy.

19. Tomu by sa dalo predísť, keby letecké spoločnosti boli spoplatňované úmerne k počtu cestujúcich prepravených z a do príslušného letiska, takže by boli nezávislé od počtu prepravených ľudí so zníženou pohyblivosťou. Taký prístup by výrazne zmenšil motiváciu leteckých spoločností znižovať ich počet (celkom by sa neodstránila, lebo letecké spoločnosti by niektoré asistenčné služby museli poskytovať na palube lietadla). Dalo by sa to uskutočniť vytvorením centrálneho systému na každom letisku a jeho organizátor by mal povolené vyrúbiť poplatok všetkým leteckým spoločnostiam za využitie letiska úmerne k počtu cestujúcim, ktoré na letisko a z letiska prepravia. Opäť, riadiaci orgán letiska je vhodný na takéto spoplatňovanie, ktoré by malo byť odvodené od nákladov, malo by byť prehľadné a vytvorené po porade s leteckými dopravcami. Všetky letecké spoločnosti využívajúce letisko by museli tento poplatok zaplatiť, či už by išlo o dopravcov Spoločenstva alebo tretích krajín.

20. Nariadenie by potom riadiacim orgánom letísk ukladalo za povinnosť poskytovať cestujúcim so zníženou pohyblivosťou určené služby (viď príloha I návrhu), aby sa dosiahli určité ciele sociálneho charakteru. To neznamená, že by sa obmedzovalo na jeden model platný za každých okolností, ale skôr by umožňovalo viac flexibility. Po prvé, normy kvality by sa nezavádzali centrálne, ale po porade s leteckými dopravcami využívajúcimi letiská a organizáciami zastupujúcimi cestujúcich so zníženou pohyblivosťou by ich a s nimi súvisiace požiadavky zdrojov definovali samotné riadiace orgány. Toto by umožňovalo prispôsobenie noriem a špecifikácií veľkosti a tvaru jednotlivých letísk a typom použitých lietadiel.

21. Po druhé, navrhované nariadenie by každému riadiacemu orgánu ponechávalo voľnosť pri rozhodovaní o tom, či bude poskytovať služby on sám alebo či obstará služby od dodávateľov, vrátane leteckých spoločností - pokiaľ by dodržali podmienky právnych opatrení Spoločenstva o verejnom obstarávaní[13]. Keby obstarali externé asistenčné služby, riadiaci orgán by rozhodol o tom, či by uzatvoril jednu zmluvu alebo či by rozdelil nákup služieb medzi niekoľkých dodávateľov podľa terminálu, leteckej spoločnosti alebo ako by uznal za nalepšie. Je treba pripomenúť, že služby dodávané riadiacim orgánom letísk nespadajú pod smernicu o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva[14]. Táto sa vzťahuje na služby poskytované užívateľom letísk (najmä leteckým dopravcom) dodávateľmi a má za cieľ vytvoriť slobodný prístup na trh v rámci určitých obmedzení. Tieto dva zákony by sa teda neprekrývali a nevznikali by z nich otázky v súvislosti s nezrovnalosťami.

Asistenčné služby na palube lietadla

22. Niektoré služby cestujúcim so zníženou pohyblivosťou sú poskytované na palube lietadla, a tak sú za ne prirodzene zodpovední leteckí dopravcovia. Príkladmi sú preprava vozíkov pre telesne postihnutých a iných pomôcok dopravy a preprava slepeckých psov, s ktorou väčšina

---

[13] Smernica Rady 93/38/EHS zo 14. júna 1993, ktorou sa koordinujú postupy verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore - Ú. v ES L 199, 9.8.1993.

[14] Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva - Ú. v. ES L 272, 25.10.1996.

leteckých spoločností súhlasí, ak je pes v búde (viď prílohu II navrhovaného nariadenia). V prípade letov uskutočnených z letiska na území členského štátu Komisia navrhuje, aby sa od leteckých spoločností žiadalo bezplatné poskytovanie týchto služieb.

Oznámenie potreby asistenčných služieb

23. Znalosť špeciálnych potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou pred nástupom cesty by pomohla letiskám a leteckým spoločnostiam zorganizovať asistenčné služby, poskytnúť rýchly servis a najlepšie využiť svoje zdroje. V súčasnosti sa im často nedá vedieť včas a musia sa organizačne prispôsobiť ako najlepšie vedia. Bolo by príliš veľa, keby asistenčné služby mali byť podmienené ich včasným oznámením, keďže mnohé letiská a letecké spoločnosti poskytujú uspokojujúce služby aj bez neho. Právne predpisy Spoločenstva by mali cestujúcich k včasnému oznámeniu skôr povzbudiť, než z neho urobiť ich povinnosť. Komisia navrhuje mechanizmus, ktorý vytvára rovnováhu. V prípade, že by cestujúci so zníženou pohyblivosťou dali o svojich potrebách vedieť vopred, letiská by boli povinné im pomôcť takým spôsobom, aby stihli svoje lety. V prípade, že oznámenie vopred by sa neuskutočnilo, letiská by iba urobili všetko pre to, aby zabezpečili, že cestujúci stihnú svoje lety. Toto by motivovalo k včasnému oznámeniu bez vytvorenia povinnosti, čo by sa chápalo ako krok späť od súčasnej praxe.

Výkon nariadenia

24. Ak letecké spoločnosti alebo letiská nesplnia svoje povinnosti, cestujúci so zníženou pohyblivosťou sú v slabej pozícii. Z tohto dôvodu bude striktný výkon navrhovaného nariadenia nevyhnutný. V návrhu Komisie je preto zahrnutý aj článok, v ktorom sa od členských štátov žiada, aby za nedodržanie nariadenia stanovili sankcie a aby navrhli orgány zodpovedné za výkon nariadenia a vybavovanie sťažností cestujúcich. Mimochodom, tieto ustanovenia sú veľmi podobné ako ustanovenia v nariadení Európskeho parlamentu a Rady o náhradách a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov[15].

4. SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

25. Spoločenstvo vytvorilo v leteckej doprave vnútorný trh, v ktorom dopravcovia prevádzkujú lety za rovnakých pravidiel. Tieto platia nielen pre prístup na trh ale aj pri ochrane cestujúcich. Podobne ako iní cestujúci v leteckej doprave, mnohí ľudia so zníženou pohyblivosťou cestujú medzi členskými štátmi a bolo by iba v ich prospech, keby ochrana cestujúcich bola harmonizovaná na vysokej úrovni. Bez harmonizácie by v najlepšom prípade mali rôzne práva a v najhoršom vôbec žiadnu právnu ochranu. Navyše, bolo by pre nich ťažké vedieť, aké práva majú kdekoľvek by v Európe cestovali, a tak nástojiť na ich dodržiavaní. Pokiaľ ide o letecké spoločnosti, bez harmonizácie by museli pracovať podľa celého spektra pravidiel, a tak čeliť vyšším nákladom a ťažkopádnym postupom. Následne by vnútroštátne predpisy, aj za predpokladu, že by všetky poskytovali vysoký stupeň ochrany, nedosiahli hlavné ciele Spoločenstva, a skôr by ich dosiahnutiu bránili.

---

[15] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004 ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 - Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004.

26. Spoločenstvo vie už dlho o potrebe harmonizovania predpisov, pokiaľ ide o ochranu cestujúcich v leteckej doprave. Prijala právne predpisy o kompenzácii za odmietnutý vstup na palubu lietadla[16], o zodpovednosti leteckých dopravcov[17] a nedávno o kompenzácii a pomoci v prípade odmietnutého vstupu na palubu a za zrušenie alebo veľkého meškania letov[18]. Spoločenstvo prijalo navyše právne predpisy o balíku cestovných služieb, ktorý často zahŕňajú leteckú dopravu[19]. Navrhované nariadenie by preto bolo posledným v tejto sérii. Spoločenstvo nemá iné prostriedky ako legislatívne, aby cestujúcim v leteckej doprave vytvorila práva.

27. Cestujúci, letiská a letecké spoločnosti by využili precízne a kompletné pravidlá. Letecká doprava je odvetvím na vysokej medzinárodnej úrovni, takže rozdiely medzi národnými predpismi môžu spôsobovať vážne ťažkosti. Navyše sa rozhodnutia týkajúce sa práv cestujúcich musia často prijímať hneď, čím pridávajú na hodnote presným predpisom na úrovni Spoločenstva. Následne je nariadenie lepším prostriedkom ako smernica, čo sa potvrdilo už pri iných opatreniach prijatých na ochranu práv cestujúcich v leteckej doprave.

28. Komisia obmedzila svoj návrh na oblasti, kde sú precízne pravidlá Spoločenstva nevyhnutné a zúčastnenými stranami skutočne žiadané. Nariadenie by obsahovalo zoznam asistenčných služieb, ktoré sa majú poskytovať na letiskách a na palubách lietadiel, ale by presne nedefinovali ani nešpecifikovali, ako sa majú poskytovať. Tiež by nezahŕňalo iné témy ako toalety na palube lietadla. Hoci Komisia súhlasí s tým, že z precíznejšej harmonizácie by mali osoh ako cestujúci so zníženou pohyblivosťou, tak aj leteckí dopravcovia, domnieva sa tiež, že uskutočnenie harmonizácie prostredníctvom medzinárodne uznávaných odporúčaní by zachovalo flexibilitu a umožnilo prispôsobenie sa špecifickým podmienkam.

29. Komisia preto podporuje prácu Európskej konferencie pre civilné letectvo pri uľahčovaní dopravy osobám so zníženou pohyblivosťou. Jej odporúčania poskytujú obsiahly návod na asistenčné služby ľuďom so zníženou pohyblivosťou, v ktorom sú zahrnuté informácie určené pre nich, letecké spoločnosti a pre personál letiska, komunikačné možnosti, školenie personálu, prístupnosť letísk, úprava vstupu na palubu a výstupu z nej, asistenčné služby na palube, vybavenie v lietadle a skupinové cestovanie. Kódex slušného správania pre pozemnú manipuláciu pre osoby so zníženou pohyblivosťou ustanovuje ďalšie zásady a normy.

30. Návrh Komisie sa vyhýba témam, v oblasti ktorých sú vhodnejšie odporúčania a obmedzuje sa na oblasti, kde potreba činnosti Spoločenstva je jasná a široko akceptovaná. Z tohto dôvodu je úmerný vytýčeným cieľom a primeraný okolnostiam, za ktorých sa uskutočňuje.

---

16 Nariadenie Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991 stanovujúce spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave - Ú. v. ES L 36, 8.2.1991.

17 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd - Ú. v. ES L 140, 30.5.2002

18 Nariadenie (ES) č. 261/2004.

19 Nariadenie Rady 90/314 z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb - Ú. v. ES L 158, 23.6.1990.

5. HODNOTENIE SOCIÁLNEHO A EKONOMICKÉHO VPLYVU

Sociálny vplyv

31. Medzi ľudí so zníženou pohyblivosťou nepatria iba fyzicky postihnutí ľudia, ktorých počet v Spoločenstve sa odhaduje na okolo 45 miliónov, t.j. 10 % populácie, ale aj ostatní, ktorí bez pomoci nie sú schopní využiť leteckú dopravu. Sú to často starší ľudia, ktorí nedokážu prejsť dlhšie vzdialenosti na veľkých moderných letiskách, hoci v bežnom živote sú mobilní. Odhaduje sa, že z cestujúcich, ktorí nastupujú a vystupujú z lietadla na letiskách v členských štátoch, je asi 1 % cestujúcich na pravidelných linkách[20] a 1,6 % na chartrových letoch, ktorým sa pomôže[21], asi 7 miliónov prípadov pomoci za rok. Z dlhodobého hľadiska bude starnutie populácie zvyšovať počet fyzicky postihnutých ľudí – prevažná časť fyzických postihnutí sa vyskytuje niekoľkonásobne častejšie u starších občanov ako u celkovej populácie – a osôb, ktoré sú nedostatočne mobilné na to, aby cestovali lietadlom bez pomoci.

32. Návrh by mal značne prispieť k dosiahnutiu dôležitého sociálneho cieľa, že ľudia so zníženou pohyblivosťou môžu napriek nárastu ich počtu a konkurenčných tlakov na letecké spoločnosti tiež užívať výhody porovnateľných možností leteckej dopravy. Bez týchto možností by stratili nielen priame výhody leteckej dopravy ale nepriamo aj možnosť plného začlenenia do ekonomického a sociálneho života spoločnosti. Neboli by napríklad schopní cestovať za prácou, na návštevu rodiny a priateľov alebo letieť na dovolenku ako ostatní občania. Z tohto dôvodu by sa im na letiskách a na palubách lietadiel mali bezplatne poskytovať asistenčné služby na uspokojenie ich špeciálnych potrieb.

33. Nariadenie by zaručovalo asistenčné služby nielen pri presune od odbavovacej priehradky do lietadla a z lietadla do haly na výdaj batožiny, čo je zaužívaná prax v súčasnosti, ale tiež z navrhnutého miesta príchodu na letisko k lietadlu a z lietadla k navrhnutému miestu odchodu z letiska. Keby sa táto zodpovednosť preniesla na každom letisku na jeden orgán, vytvorili by sa podmienky bezproblémového servisu bez prerušovaní a meškaní, dokonca aj v prípade, keď cestujúci mení dopravcov a je premiestňovaný z jedného terminálu na druhý.

34. Riadiaci orgán letiska má pracovné povinnosti na celom letisku, a tak sa najviac hodí na výkon tejto úlohy ako jednotlivé letecké spoločnosti – a preto tento návrh Komisie. Napriek dlhým diskusiám neboli letecké spoločnosti a letiská schopné dohodnúť sa na tom, kto by mal niesť príslušnú zodpovednosť a je nepravdepodobné, že by sa na tom dohodli v budúcnosti. Následne, keby status quo pokračoval aj naďalej, cestujúcim so zníženou pohyblivosťou by sa poskytovali služby, ktoré by boli buď neúplné alebo nie bezproblémové.

Ekonomický vplyv

35. Cestujúcim so zníženou pohyblivosťou by sa na všetkých letiskách mali zaručiť bezplatné asistenčné služby na vysokej úrovni. Tiež by sa mali cestujúci ubezpečiť, že tento trend bude pokračovať aj v budúcnosti, napriek narastajúcim nákladom a tlaku na letecké spoločnosti znižovať náklady, aby obstáli v konkurenčnom boji. Náklady za asistenčné služby na letisku pre cestujúcich na invalidných vozíkoch sa odhadujú na 24 eur[22] alebo 30 eur[23] pri prílete a tá

---

[20] Zdroj: Asociácia európskych leteckých spoločností zastupujúcich prevádzkovateľov pravidelných letov okrem regionálnych leteckých spoločností.

[21] Zdroj: Asociácia nezávislých leteckých dopravcov zastupujúca prevádzkovateľov služieb voľného času.

[22] Zdroj: Asociácia nezávislých leteckých dopravcov.

istá suma pri odlete. Náklady by boli teda skromné iba vtedy, keby sa celkové náklady na osoby so zníženou pohyblivosťou rozdelili na všetkých cestujúcich leteckej dopravy v Európe (približne 590 miliónov v roku 2003). V súčasnosti ponúkajú letecké spoločnosti tieto služby bez poplatku, takže toto nariadenie by nepredstavovalo úplne novú kategóriu nákladov v sektore. Je treba podotknúť, že na jednej strane, nie všetci cestujúci so zníženou pohyblivosťou potrebujú všetky asistenčné služby, a na druhej strane, že nariadenie by vyžadovalo rozšírenie ponúkaného spektra služieb.

36. Pomoc osobám so zníženou pohyblivosťou oslabuje v súčasnosti zisky leteckých spoločností, najmä keď cestujú na lacnejšie letenky. Pri konkurenčnom tlaku na znižovanie nákladov a z dlhodobého pohľadu pri narastaní počtu cestujúcich so zníženou pohyblivosťou podmieneného starnutím populácie, je nepravdepodobné, že letecké spoločnosti budú aj naďalej poskytovať asistenčné služby na letiskách na súčasnej úrovni. Rozhodujúcou otázkou potom je, ako rozložiť náklady medzi rôznych účastníkov tak, aby sa minimalizovala motivácia znižovať počet dopravených ľudí so zníženou pohyblivosťou.

37. Udržiavanie súčasnej situácie by nefungovalo. Každá letecká spoločnosť by poskytovala obmedzené asistenčné služby svojim vlastným cestujúcim, zvyčajne beplatne. Letecká spoločnosť by mala ekonomickú motiváciu znižovať počet dopravených cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a často by to mohla uskutočniť bez toho, aby porušila zákaz odmietnutia dopravy. V súčasnosti skoro všetci dopravcovia akceptujú zodpovednosť za prepravu a pomoc ľuďom so zníženou pohyblivosťou a znášať s tým spojené veľké náklady. Ak by však niektorý z nich svoju politiku zmenil, ekonomický tlak by ostatných prinútil ho buď nasledovať alebo asistenčné služby spoplatňovať. Oboje by nebolo akceptovateľné.

38. Navrhnuté riešenie by týmto problémom predišlo, lebo poplatok vymeraný na každú leteckú spoločnosť by bol úmerný k celkovému množstvu cestujúcich, ktorých naložil a vyložil z lietadla na jednom letisku. Poplatok by bol nezávislý od počtu dopravených cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, takže letecká spoločnosť by mala iba nízku ekonomickú motiváciu znižovať ich počet. Návrh by znamenal jeden dodatkový druh nákladov v sektore, a to náklady na rozšírené asistenčné služby, keď ľudia o ne požiadajú. Jeho hlavný ekonomický význam by bolo zmeniť spôsob organizácie a financovania asistenčných služieb. Zodpovednosť by sa preniesla z leteckých dopravcov na riadiace orgány letísk. Riadiace orgány letísk by však náklady neznášali sami, ale spoplatňovali by za ne letecké spoločnosti, ktoré využívajú ich letiská. Letecké spoločnosti by postúpili tieto náklady ďalej na všetkých svojich cestujúcich, takže by sa rozdelili na veľký počet občanov. A osoba so zníženou pohyblivosťou by viac nepredstavovala náklady naviac ale vítaného cestujúceho na všetkých stupňoch od rezervácie letenky až po prílet do cieľovej stanice.

6. POZNÁMKY K JEDNOTLIVÝM ČLÁNKOM

Článok 1 určuje základný účel a rozsah nariadenia.

Článok 2 definuje terminológiu použitú v nariadení.

Článok 3 zakazuje leteckým dopravcom alebo prevádzkovateľom cesty odmietnuť prepravu osobám so zníženou pohyblivosťou z dôvodu zníženej pohyblivosti bez toho, aby boli

---

[23] Zdroj: Asociácia európskych leteckých spoločností.

dotknuté niektoré výnimky a odchýlky najmä z bezpečnostných dôvodov ustanovených zákonom tak, ako to predpokladá článok 4.

Článok 5 dávam osobám so zníženou pohyblivosťou právo na balík asistenčných služieb na letiskách špecifikovaných v prílohe I pri odlete, pri prílete a pri tranzite. Tiež obsahuje ustanovenia o včasnom oznámení potreby asistenčných služieb.

Článok 6 ustanovuje riadiace orgány letísk zodpovednými za bezplatné poskytovanie asistenčných služieb spomenutých v článku 5 a povoľuje im vyrúbiť poplatky na účely financovania leteckým dopravcom.

Článok 7 vyžaduje, aby riadiaci orgán letiska po dôslednej konzultácii ustanovil normy kvality asistenčných služieb.

Článok 8 vyžaduje, aby leteckí dopravcovia poskytovali osobám so zníženou pohyblivosťou bezplatné asistenčné služby na palube lietadla špecifikované v prílohe II.

Článok 9 vyžaduje, aby leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia ciest uskutočnili určité opatrenia, pokiaľ ide o včasné oznámenie potreby asistenčných služieb.

Článok 10 zakazuje obmedzovanie alebo vzdanie sa povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia.

Článok 11 vyžaduje, aby členské štáty navrhli orgány zodpovedné za výkon nariadenia a za vybavovanie sťažností.

Článok 12 vyžaduje, aby členské štáty ustanovili sankcie za porušovanie nariadenia.

Článok 13 vyžaduje, aby Komisia podala správu o fungovaní a výsledkoch nariadenia.

Článok 14 upravuje nadobudnutie účinnosti nariadenia.

2005/0007 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o právach osôb so zníženou pohyblivosťou pri cestovaní lietadlom

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie[24],

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[25],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[26],

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 Zmluvy[27],

keďže:

(1) Jednotný trh v oblasti leteckých služieb by mal slúžiť všetkým občanom rovnako. Následne by osoby, ktoré sú znevýhodnené zníženou pohyblivosťou, či už kvôli postihnutiu, veku alebo z iného dôvodu, by mali mať porovnateľné možnosti leteckej dopravy s tými, aké majú ostatní občania.

(2) Z tohto dôvodu by osoby so zníženou pohyblivosťou preto mali byť akceptovaní na dopravu, ktorá by sa im nemala odmietnuť z dôvodu ich nedostatočnej pohyblivosti, s výnimkou oprávnených bezpečnostných dôvodov, ktoré ustanovuje zákon.

(3) Toto nariadenie by sa nemalo dotknúť ostatných práv cestujúcich založených právnymi predpismi Spoločenstva, najmä nariadením Rady 90/314/EHS o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb[28] a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov[29].

(4) Aby sa osobám so zníženou pohyblivosťou dostalo možností leteckej dopravy, ktoré sú porovnateľné s možnosťami aké majú ostatní občania, na letiskách a na palube lietadla by sa mali poskytovať asistenčné služby zamerané na ich špeciálne potreby

---

24 Ú. v. EÚ C XX, XX, s. XX.
25 Ú. v. EÚ C XX, XX, s. XX.
26 Ú. v. EÚ C XX, XX, s. XX.
27 Ú. v. EÚ C XX, XX, s. XX.
28 Ú. v. ES L 158, 23.6. 1990, s. 59.
29 Ú. v. ES L 46, 17.2.2004, s. 1.

a v záujme sociálneho začlenenia by príslušné osoby mali mať možnosť využívať tieto služby bezplatne.

(5) Asistenčné služby poskytované na letiskách na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje Zmluva, by okrem iného mali umožňovať osobám so zníženou pohyblivosťou presun z navrhnutého miesta príchodu na letisku k lietadlu a z lietadla na navrhnuté miesto odchodu z letiska, vrátane nástupu na palubu a výstupu z paluby lietadla. Asistenčné služby by mali byť organizované tak, aby sa predišlo akýmkoľvek prerušeniam alebo oneskoreniam, a zároveň aby v celom Spoločenstve bola zabezpečená ich vysoká a rovnocenná úroveň pri najlepšom využití zdrojov bez ohľadu na dotknuté letisko alebo dopravcu.

(6) Aby sa dosiahli tieto ciele, asistenčné služby by mal poskytovať jeden centrálny orgán. Keďže riadiace orgány letísk zohrávajú v poskytovaní služieb na svojich letiskách hlavnú rolu, túto zodpovednosť by mali niesť oni.

(7) Služby by mali byť financované spôsobom, ktorý by rozdelil finančné bremeno rovným dielom medzi všetkých cestujúcich využívajúcich jedno letisko, a tak neodradil cestujúcich so zníženou pohyblivosťou od využitia leteckej dopravy. Najefektívnejším spôsobom financovania sa zdá byť poplatok vyrúbený na každú leteckú spoločnosť, ktorá využíva letisko, úmerne k počtu cestujúcich, ktorých dopraví z letiska alebo na letisko.

(8) S cieľom dať osobám so zníženou pohyblivosťou efektívne možnosti cestovania leteckou dopravou, od leteckých leteckých dopravcov by sa malo žiadať, aby na palube lietadla poskytovali určité formy asistenčných služieb.

(9) Keďže ciele opatrení, ktoré sa majú prijať, t. j. zabezpečiť vysokú a rovnocennú úroveň ochrany a asistenčných služieb vo všetkých členských štátoch a zabezpečiť, aby hospodárske subjekty fungovali na jednotnom trhu v rovnakých podmienkach, sa nemôžu dostatočne dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu alebo účinkov týchto opatrení sa môžu lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanovenom v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality tak, ako je stanovený v uvedenom článku, toto nariadenie neprekračuje rámec potrebný na dosiahnutie týchto cieľov.

(10) Členské štáty by mali stanoviť sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich uplatňovanie. Určené sankcie by mali byť účinné, proporcionálne a odrádzajúce.

(11) Členské štáty by mali kontrolovať a zabezpečiť súlad s týmto nariadením a navrhnúť vhodný výkonný orgán. Táto kontrola by nemala ovplyvniť práva osôb so zníženou pohyblivosťou vyhľadať právne zadosťučinenie od súdov na základe vnútroštátnych zákonov.

(12) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a zachováva zásady uvedené najmä v Charte základných práv Európskej únie,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Cieľ a rozsah

1. Toto nariadenie vytvára pravidlá ochrany a asistenčných služieb pre ľudí so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave.

2. Ustanovenia tohto nariadenia sa vzťahujú na osoby so zníženou pohyblivosťou, ktorí cestujú lietadlom a ktorí odlietajú, prilietajú alebo prechádzajú tranzitom na letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje Zmluva.

3. Napriek odseku 2, články 3, 4 a 8 sa tiež uplatňujú na cestujúcich, ktorí odlietajú z letiska v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, na ktoré sa vzťahuje Zmluva, ak je let súčasťou cesty, ktorá začala v Spoločenstve a ak prevádzkujúci dopravca je dopravcom Spoločenstva.

4. Toto nariadenie by sa nemalo dotknúť ostatných práv cestujúcich založených smernicou Rady 90/314/EHS o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov.

Článok 2

Definície

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú nasledovné definície:

a) „osoba so zníženou pohyblivosťou“ znamená osobu, ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená kvôli fyzickej neschopnosti (poškodeniu orgánov zmyslového vnímania alebo pohybového ústrojenstva), duševnej poruche, veku, chorobe alebo iného dôvodu postihnutia, a ktorej situácia vyžaduje zvláštnu pozornosť a prispôsobenie služieb, ktoré sú k dispozícii pre všetkých cestujúcich, jej potrebám,

b) „letecký dopravca“ označuje podnik leteckej dopravy s platnou licenciou na prevádzkovanie dopravy,

c) „prevádzkujúci letecký dopravca“ označuje leteckého dopravcu, ktorý uskutočňuje alebo plánuje uskutočniť let na základe zmluvy o preprave s pasažierom alebo v mene inej právnickej osoby alebo fyzickej osoby, ktorá s týmto pasažierom uzavrela zmluvu o preprave,

d) „letecký dopravca Spoločenstva“ označuje leteckého dopravcu s platnou licenciou na vykonávanie leteckej dopravy udelenou členským štátom podľa nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov[30],

[30] Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.

e) „prevádzkovateľ cesty“ označuje, okrem leteckého dopravcu, organizátora alebo maloobchodníka v zmysle bodov 2 a 3 článku 2 smernice Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb,

f) „riadiaci orgán letiska“ označuje orgán, ktorého hlavnou úlohou je na základe vnútroštátnych predpisov správa a riadenie infraštruktúr letiska a koordinácia a riadenie činností rôznych prevádzkovateľov prítomných na príslušnom letisku alebo letiskovom systéme,

g) „užívateľ lietadla“ znamená fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá je zodpovedná za leteckú prepravu cestujúcich z letiska a na letisko, ktorého sa to týka,

h) „výbor uživateľov letiska“ znamená výbor zástupcov užívateľov letiska alebo organizáciu, ktorá ich zastupuje,

i) „rezervácia“ znamená skutočnosť, že cestujúci má cestovný lístok alebo iný dôkaz o prijatí rezervácie a o registrácii leteckým dopravcom alebo prevádzkovateľom cesty.

Článok 3

Predchádzanie odmietnutiu prepravy

1. Letecký dopravca, jeho zástupca alebo prevádzkovateľ cesty nesmú z dôvodov zníženej pohyblivosti odmietnuť prijatie rezervácie na let uskutočňovaný z letiska, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie.

2. Letecký dopravca, jeho zástupca alebo prevádzkovateľ cesty nesmú osobe so zníženou pohyblivosťou odmietnuť nástup na palubu lietadla, ktorý odlieta z letiska, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie:

   a) keď táto osoba má na príslušný let rezerváciu a prezentovala sa pri odbavovacej priehradke

   vo vopred zmluvne stanovenom čase a písomnou formou (vrátane elektronických prostriedkov) leteckým dopravcom, prevádzkovateľom cesty alebo autorizovanou cestovnou kanceláriou alebo

   ak čas nebol zmluvne stanovený, najneskôr šesťdesiat minút pred zverejneným časom odletu alebo

   b) keď je osoba, bez ohľadu na dôvod, presunutá leteckým dopravcom alebo prevádzkovateľom cesty z letu, na ktorý má rezerváciu, na iný let.

Článok 4

Výnimky, špeciálne podmienky a informácie

1. Bez ohľadu na článok 3 môže letecký dopravca, jeho zástupca alebo prevádzkovateľ cesty odmietnuť prijať rezerváciu alebo nástup na palubu lietadla osobe so zníženou pohyblivosťou alebo žiadať, že osobu so zníženou pohyblivosťou, ktorá cestuje, musí

sprevádzať iná osoba tak, aby sa splnili platné bezpečnostné požiadavky určené zákonom alebo ak veľkosť lietadla alebo oprávnená neprítomnosť posádky v lietadle znemožňuje prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou, vrátane ich nástupu na palubu a výstupu z paluby lietadla.

2. Keď letecký dopravca, jeho zástupca alebo prevádzkovateľ cesty uplatnia výnimky z článku 1, musia do piatich pracovných dní od rezervácie alebo od odmietnutia nástupu na palubu alebo od uvalenia podmienky sprevádzajúcej osoby písomne informovať príslušnú osobu so zníženou pohyblivosťou o dôvodoch, ktoré ich k tomu viedli.

3. Letecký dopravce alebo jeho zástupca dá na požiadanie okamžite k dispozícii bezpečnostné pravidlá, ktoré platia pri preprave osôb so zníženou pohyblivosťou, ako aj všetky obmedzenia ich prepravy alebo prepravy mobilných pomôcok z dôvodu veľkosti lietadla alebo neprítomnosti posádky v lietadle. Prevádzkovateľ cesty dá na požiadanie okamžite k dispozícii bezpečnostné pravidlá a obmedzenia týkajúce sa letov zahrnutých v balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb, ktoré organizuje, predáva alebo ponúka na predaj.

Článok 5

Právo na asistenčné služby na letiskách

1. Pri odlete osoby so zníženou pohyblivosťou z letiska, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, jej poskytne riadiaci orgán letiska asistenčné služby uvedené v prílohe I tak, aby mohla nastúpiť na rezervovaný let, za predpokladu, že potreba špeciálnej pomoci sa príslušnému leteckému dopravcovi alebo prevádzkovateľovi cesty oznámila najmenej dvadsaťštyri hodín pred uverejneným časom odletu.

2. V prípade, že sa oznámenie v súlade s článkom 1 neuskutočnilo, riadiaci orgán urobí všetko preto, aby poskytol asistenčné služby uvedené v prílohe I tak, aby príslušná osoba mohla nastúpiť na rezervovaný let.

3. Ustanovenia článkov 1 a 2 platia pod podmienkou, že:

a) osoba sa prezentuje pri odbavovacej priehradke:

- vo vopred zmluvne stanovenom čase a písomnou formou (vrátane elektronických prostriedkov) je leteckým dopravcom alebo prevádzkovateľom cesty zaevidovaná alebo

- ak čas nebol zmluvne stanovený, najneskôr šesťdesiat minút pred uverejneným časom odletu alebo

b) osoba príde na miesto na letisku navrhnuté v súlade s článkom 6 ods. 4:

- vo vopred zmluvne stanovenom čase a písomnou formou (vrátane elektronických prostriedkov) je leteckým dopravcom alebo prevádzkovateľom cesty zaevidovaná alebo

- ak čas nebol zmluvne stanovený, najneskôr dve hodiny pred uverejneným časom odletu.

4. Keď osoba so zníženou pohyblivosťou prechádza na letisku cez tranzit alebo je leteckým dopravcom či prevádzkovateľom cesty z rezervovaného letu presunutá na iný let, riadiaci orgán letiska urobí všetko pre to, aby poskytol asistenčné služby uvedené v prílohe I tak, aby osoba mohla nastúpiť na rezervovaný let.

5. Pri prílete osoby so zníženou pohyblivosťou na letisko, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, riadiaci orgán letiska poskytne asistenčné služby uvedené v prílohe I tak, aby sa osoba mohla dostať na miesto odchodu z letiska uvedeného v článku 6, ods. 4.

Článok 6

Zodpovednosť za asistenčné služby na letiskách

1. Riadiaci orgán letiska poskytne osobám so zníženou pohyblivosťou bezplatne asistenčné služby uvedené v prílohe I. Asistenčné služby môže poskytovať samotný riadiaci orgán letiska alebo iné strany, s ktorými riadiaci orgán uzavrel na ich dodávku zmluvu.

2. Riadiaci orgán letiska, ktorý poskytuje asistenčné služby v súlade s článkom 1 môže vyrúbiť poplatok leteckým dopravcom, ktorí využívajú letisko, aby tak financoval dané asistenčné služby.

3. Poplatok spomenutý v článku 2 je odvodený od nákladov, prehľadný a vytvorený po porade s výborom užívateľov letiska, ak tento existuje. Je pomerne rozdelený medzi leteckých dopravcov, ktorí využívajú letisko v závislosti od počtu cestujúcich, ktorých jednotliví dopravcovia prepravia z daného a na dané letisko.

4. Po porade s užívateľmi letiska, prostredníctvom výboru užívateľov letiska - ak existuje, a organizáciami, ktoré zastupujú cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, riadiaci orgán letiska navrhne miesta príchodu a odchodu vnútri a mimo budov terminálov, na ktorých môžu osoby so zníženou pohyblivosťou jednoduchým spôsobom oznámiť svoj príchod na letisku a požadované asistenčné služby. Tieto miesta navrhne aspoň pri vchodoch do budov terminálov, pri odbavovacích priehradkách, na železničných, autobusových staniciach a staniciach metra, na stanovišti taxíkov a na parkoviskách, ktoré sa nachádzajú najbližšie k budovách terminálov.

Článok 7

Normy kvality asistenčných služieb

1. Okrem letísk, na ktorých je ročná doprava menšia ako dva milióny cestujúcich, riadiaci orgán po porade z užívateľmi letiska, prostredníctvom výboru užívateľov letiska – ak existuje, a organizácií, ktoré zastupujú osoby so zníženou pohyblivosťou, stanoví normy kvality astistenčných služieb uvedených v prílohe I a určí zdroje potrebné na ich plnenie. Pri stanovovaní týchto noriem je potrebné v plnej miere zohľadniť medzinárodne uznávané politiky a kódexy správania, ktoré sa týkajú

uľahčenia dopravy osobám so zníženou pohyblivosťou. Riadiaci orgán letiska svoje normy kvality uverejňuje.

2. Letecký dopravca a riadiaci orgán letiska sa môžu dohodnúť, že pre cestujúcich, ktorých letecký dopravca dopraví z a na letisko, poskytne riadiaci orgán letiska asistenčné služby na vyššej úrovni ako je úroveň stanovená v normách spomenutých v článku 1 alebo poskytnú doplnkové asistenčné služby k službám uvedeným v prílohe I. Riadiaci orgán letiska môže s cieľom financovať služby vyššej úrovne alebo služby navyše vymerať leteckému dopravcovi doplnkový poplatok k poplatku uvedenému v článku 6 ods. 2., ktorý je prehľadný, odvodený od nákladov a vytvorený po porade s príslušným leteckým dopravcom.

Článok 8

Asistenčné služby leteckých dopravcov

Letecký dopravca poskytuje osobe so zníženou pohyblivosťou, ktorá odlieta z letiska alebo prechádza tranzitom na letisku, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, bezplatné asistenčné služby uvedené v prílohe II za predpokladu, že osoba spĺňa podmienky ustanovené v článku 5, ods. 3.

Článok 9

Oznámenie potreby asistenčných služieb

1. Letecký dopravca alebo prevádzkovateľ cesty prijme na všetkých svojich miestach predaja na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje Zmluva, vrátane predaja cez telefón a internet, všetky opatrenia potrebné na prijatie oznámenia potreby asistenčných služieb osobami so zníženou pohyblivosťou.

2. Keď letecký dopravca alebo prevádzkovateľ cesty prijme oznámenie potreby asistenčných služieb, okamžite o tom podá informáciu:

   - riadiacim orgánom letísk príletu, odletu a tranzitu a

   - prevádzkujúcemu dopravcovi letu, ak rezervácia nebola uskutočnená prostredníctvom neho.

3. Ihneď po odlete lietadla oznámi prevádzkujúci dopravca riadiacemu orgánu cieľového letiska, v prípade, že sa na neho vzťahuje Zmluva, počet osôb so zníženou pohyblivosťou, ktoré vyžadujú asistenčné služby uvedené v prílohe 1 a druh týchto služieb.

Článok 10

Vylúčenie obmedzenia povinností

Povinnosti voči osobe so zníženou pohyblivosťou podľa tohto nariadenia sa neobmedzujú, ani sa ich nedá zriecť.

Článok 11

Porušenie nariadenia

1. Každý členský štát navrhne orgán zodpovedný za výkon tohto nariadenia, pokiaľ ide o lety uskutočnené z a na letiská nachádzajúce sa na jeho území. V prípade potreby prijme tento orgán opatrenia potrebné za zabezpečenie rešpektovania práv osôb so zníženou pohyblivosťou, vrátane súladu s normami kvality spomenutými v článku 7, ods. 1. Členské štáty oznámia Komisii orgán, ktorý navrhli.

2. Sťažnosti v súvislosti s údajným porušením tohto nariadenia sa môžu podávať na ktoromkoľvek orgáne navrhnutom v článku 1 alebo ktorémukoľvek príslušnému orgánu navrhnutému členským štátom. Členské štáty prijmú opatrenia na informovanie osôb so zníženou pohyblivosťou o ich právach vyplývajúcich z tohto nariadenia a o možnosti podávania sťažností na navrhnutom orgáne.

Článok 12

Sankcie

Členské štáty stanovia pravidlá o pokutách uplatniteľných pri porušovaní ustanovení tohto nariadenia a prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich uskutočnenia. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odradzujúce. Členské štáty oznámia Komisii najneskôr do dátumu vstupu nariadenia do účinnosti príslušné predpisy a okamžite ju informujú o všetkých ich ďalších zmenách a doplneniach.

Článok 13

Podávanie správ

Komisia podá najneskôr do 1. januára 2010 správu Európskemu parlamentu a Rade o fungovaní a výsledkoch tohto nariadenia. K správe sú v prípade potreby priložené legislatívne návrhy, ktorými sa ustanovenia tohto nariadenia podrobnejšie implementujú alebo revidujú.

Článok 14

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňa - -[31]

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch..

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*

[31] Rok po dátume uverejnenia v Úradnom vestníku.

PRÍLOHA I

Asistenčné služby riadiacich orgánov letísk

Asistenčné služby a úpravy potrebné na to, aby sa osobám so zníženou pohyblivosťou umožnilo:

– oznámiť ich príchod na letisko a ich žiadosť o asistenčné služby na navrhnutých miestach vnútri a mimo budov terminálov spomenutých v článku 5 ods. 6,

– presunúť sa z navrhnutého miesta k odbavovacej priehradke,

– prejsť odbavovacím postupom a dať zaregistrovať batožinu,

– presunúť sa od odbavovacej priehradky do lietadla, po absolvovaní pasovej, colnej a bezpečnostnej kontroly,

– nastúpiť na palubu lietadla pomocou výťahov, invalidných vozíkov alebo inej nutnej pomoci,

– presunúť sa od dvier lietadla na svoje sedadlo,

– uložiť a opať prevziať batožinu na palube lietadla,

– presunúť sa od svojho sedadla ku dverám lietadla,

– vystúpiť z paluby lietadla pomocou výťahov, invalidných vozíkov alebo inej nutnej pomoci,

– presunúť sa z lietadla do haly na príjem batožiny a prevziať batožinu, po absolvovaní pasovej, colnej a bezpečnostnej kontroly,

– presunúť sa z haly na príjem batožiny na navrhnuté miesto,

– stihnúť letecký prípoj v prípade tranzitu, podľa potreby s asistenčnými službami počas letu a na letisku vnútri budovy terminálu a medzi jednotlivými budovami terminálov

Pozemné obsluha mobilných pomôcok, vrátane elektrických invalidných vozíkov (predmet oznámenia dvadsaťštyri hodín vopred a možných obmedzení, pokiaľ ide o miesto na palube lietadla).

Dočasné poskytnutie náhrady za zničené alebo stratené mobilné pomôcky.

Prípadná pozemná obsluha sprievodných psov s osvedčením.

Oznámenie informácií potrebných na let prístupnými formami.

PRÍLOHA II

Asistenčné služby leteckých dopravcov

Preprava sprievodných psov s osvedčením v búde, predmet vnútroštátnych nariadení a na lety, ktoré podľa plánu trvajú menej ako päť hodín.

Doprava jedného kusu mobilnej pomôcky na cestujúceho so zníženou pohyblivosťou, vrátane elektrických invalidných vozíkov (predmet oznámenia dvadsaťštyri hodín vopred a možných obmedzení, pokiaľ ide o miesto na palube lietadla).

Oznámenie informácií potrebných na let prístupnými formami.

Úprava pridelenia sedadiel cestujúcim na žiadosť, podľa jednotlivých potrieb ľudí so zníženou pohyblivosťou a s prihliadnutím na bezpečnostné pravidlá.