KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 16.2.2005
KOM(2005) 47 končno

2005/0007 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o pravicah oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu

(Besedilo velja za EGP)

(predložena s strani Komisije)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. UVOD

1. Enotni trg za zračni prevoz je Evropejcem prinesel pomembne koristi, vključno s širšo izbiro destinacij in letalskih prevoznikov ter nižjimi cenami prevoznin. Večini državljanov je pomagal odpreti zračni prevoz, za katere je sedaj pogosto nepogrešljiv pri aktivni udeležbi v gospodarskem in družbenem življenju. Zračni prevoz je večinoma nepogrešljiv pri delu, obiskovanju družinskih članov in prijateljev, uživanju prostega časa in v turizmu; slab dostop lahko mnogim državljanom resno ovira integracijo, na škodo družbe kot celote. Primerljive možnosti za zračni prevoz bi zato morale biti odprte osebam, ki so v neugodnem položaju zaradi omejene mobilnosti, ki jo je povzročila invalidnost, starost ali kakšen drug dejavnik. Potniki z omejeno mobilnostjo morajo biti prepričani, da bo njihovim potrebam zadoščeno v celotni Evropski skupnosti, ne glede na to, katerega letalskega prevoznika oziroma katero letališče nameravajo uporabiti.

2. Komisija je zato dala absolutno prednost zagotavljanju pravic oseb z omejeno mobilnostjo. Že leta 2000 je sprožila splošno vprašanje v sporočilu o zaščiti letalskih potnikov[1], leta 2001 je v svoji Beli knjigi o transportni politiki za leto 2010[2] izrazila namero, da bo delala na pravicah uporabnikov, v letu 2002 je objavila posvetovalni dokument o pogodbah med letalskimi prevozniki in potniki, v katerem je obravnavala vprašanja v zvezi s poslovanjem[3]. Ta dokument je opredelil številna možna izboljšanja pravic potnikov in pozval interesne skupine, da podajo pripombe, glede katerih vprašanj bi Evropska unija morala ukrepati. Po podrobni analizi številnih odzivov in obravnavi interesnih skupin je Komisija sprejela stališče, da je zaščita oseb z omejeno mobilnostjo njena prednostna naloga.

3. Vendar Komisija meni, da politika v korist osebam z omejeno mobilnostjo ne bi smela biti omejena samo na zračni prevoz. Podprla je raziskovalne programe, s katerimi bi različna prevozna sredstva prilagodila potrebam osebam z omejeno mobilnostjo, kot so enonadstropni avtobusi, dostopnost avtobusov za krajše razdalje in avtobusov za daljše razdalje ter vlakov, kar je ali bo vodilo do zakonodajnih pobud[4]. V primeru železniškega prometa je bilo uvedenih več aktivnosti. Prvič se na podlagi Direktive o interoperabilnosti konvencionalnega železniškega sistema[5] razvijajo tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki obsegajo dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo, z namenom, da se Komisiji v letu 2005 omogoči sprejem odločbe. Drugič, kot je bilo objavljeno v njenem sporočilu o integriranem

---

1 Zaščita letalskih potnikov v Evropski uniji - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

2 Evropska prometna politika za leto 2010: čas odločitve - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

3 Pogodbe med letalskimi prevozniki in potniki. Posvetovalni dokument Generalnega direktorata za energetiko in promet, 21.6.2002. Posvetovalni dokument, odzivi in natančen opis reakcij je dostopen na spletu, http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

4 Direktiva 2001/85/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2001 o posebnih predpisih za vozila za prevoz potnikov z več kot osmimi sedeži (UL L 42, 13.2.2002); Odločba Komisije 2002/735/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost (TSI) v zvezi s podsistemom železniškega voznega parka vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive 96/48/ES (UL L 275, 11.10.2002); Odločba Komisije 2002/732/ES z dne 30. maja 2002 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z infrastrukturnim podsistemom vseevropskega železniškega sistema železniških prog za visoke hitrosti iz člena 6(1) Direktive 96/48/ES (UL L 245, 12.9.2002).

5 Direktiva 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti - UL L 110, 20.4.2001

železniškem področju[6] marca 2004, je Komisija sprejela predlog uredbe o pravicah potnikov, ki uporabljajo mednarodne storitve, vključno z osebami z omejeno mobilnostjo[7]. Glede pomorskega prometa je spremenjena Direktiva o predpisih in standardih za varnost potniških ladij uvedla zahteve glede varnosti oseb z omejeno mobilnostjo[8].

4. Te pobude je potrebno obravnavati v smislu nediskriminatorne politike Skupnosti. Člen 21 Listine o temeljnih pravicah Evropske unije določa splošno načelo, na podlagi katerega je prepovedano kakršno koli razlikovanje na podlagi spola, rase, barve, etnične ali socialne pripadnosti, genetskih značilnosti, jezika, vere ali prepričanja, političnega ali drugega prepričanja, pripadnosti narodni manjšini, lastništva, rojstva, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti. Poleg tega člen 13 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti omogoča Skupnosti boj proti razlikovanju na podlagi spola, rasne ali etnične pripadnosti, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti na področjih, v pristojnosti Skupnosti. Svet je 27. novembra 2000 sprejel Direktivo 2000/78/ES[9] o splošnih okvirih enakega obravnavanja pri zaposlovanju in delu. Direktiva prepoveduje kakršno koli razlikovanje, posredno ali neposredno, na podlagi vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti[10]. Direktiva glede invalidnosti priznava, da nezagotavljanje primerne namestitve na delovnem mestu lahko predstavlja razlikovanje. V praktičnih pogojih takšna obveznost od delodajalcev zahteva, da sprejmejo pozitivne ukrepe za zagotovitev pravičnega obravnanja invalidov. Komisija je prevzela pobudo, ko je leto 2003 razglasila za Evropsko leto invalidov, čemur je sledil tudi Svet. Za dosego rezultatov po letu 2003 in trajnega ter operacijskega pristopa k vprašanjem glede invalidnosti, je Komisija oktobra 2003 sprejela Sporočilo [COM(2003)650] o „Enakih možnostih za invalide: Evropski akcijski načrt“. Poleg tega meni, da se je potrebno spoprijeti z negativnim odnosom, osveščati, spodbujati izmenjavo izkušenj in okrepiti sodelovanje med vsemi zadevnimi strankami.

2. REZULTATI POSVETOVANJ

5. Odziv na posvetovalni dokument Komisije o pogodbah v zvezi z letalskimi prevozniki je bil močan. Komisija je prejela 47 prispevkov različnih interesnih skupin, med katerimi je bilo največ letalskih prevoznikov in njihovih združenj, potrošniških organizacij, ministrstev in vladnih agencij. Iz posvetovalnega postopka je nastalo veliko soglasje, da bi pravo Skupnosti moralo zaščititi pravice oseb z omejeno mobilnostjo. Splošno so se strinjali, da je potrebno prepovedati neutemeljeno zavrnitev prevoza na podlagi omejene mobilnosti, da se na ta način prepreči nepravično obravnanje. Po drugi strani je bilo splošno sprejeto, da imajo letalski prevozniki pravico do zavrnitve prevoza iz varnostnih razlogov, v primeru, če je dobro utemeljeno in določeno z zakonom, zaradi preprečitve zlorabe. Doseženo je bilo soglasje, da se potnikom z omejeno mobilnostjo ne sme zaračunati pomoč, ki je bila potrebna pri uporabi zračnega prevoza, temveč je treba stroške na splošno porazdeliti med vse potnike.

---

6 Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu – Na poti k integriranem evropskem železniškem področju - KOM(2002) 18, 23.1.2002.

7 Predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

8 Direktiva 2003/24/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 98/18/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje - UL L 123, 17.5.2003.

9 UL L 303, 2.12.2000, str. 16.

10 Razlikovanje na podlagi spola in etnične ali rasne pripadnosti se obravnava v drugih direktivah.

6. Pri tolikšnem soglasju je kamen spotike predstavljalo močno nestrinjanje o tem ali naj bi bila za pomoč na letališčih odgovorna letališča ali letalski prevozniki. Letalski prevozniki so bili prepričani, da bi morala letališča zagotavljati pomoč pred in po poletu, saj naj bi bilo to v njihovi pristojnosti. Takšna pomoč naj bi bila centralno organizirana na vsakem letališču in sredstva bi se pridobila s stroškom vsakega letalskega prevoznika, sorazmerno s številom potnikov, ki jih prevaža iz ali na letališče. Letališča so trdila, da bi letalski prevozniki morali prevzeti odgovornost, saj imajo oni stike s potniki in informacije o potnikih z omejeno mobilnostjo in njihovih potrebah.

7. Razprava poteka že nekaj časa, vendar se vprašanje še ni rešilo. Čeprav prostovoljne obveznosti letališč in letalskih prevoznikov[11] pokrivajo obravnavo oseb z omejeno mobilnostjo, ne dajejo odgovora na vprašanje, kdo bi moral biti odgovoren za zagotavljanje pomoči na letališčih. Vprašanje ne sme ostati odprto, zaradi pomena, ki ga ima mobilnost v družbeni integraciji, in se lahko razreši samo s pomočjo zakonodaje, zaradi česar se je Komisija odločila predstaviti ta predlog uredbe. Dosegla bo dva pomembna cilja: prvič, preprečitev nepravične obravnave, to je zavrnitve prevoza na podlagi omejene mobilnosti, in drugič jamstvo brezplačne zagotovitve pomoči, ki jo potniki z omejeno mobilnostjo potrebujejo za učinkovito izrabo možnosti zračnega prevoza.

8. Komisija priznava močna prizadevanja večine letalskih prevoznikov in letališč, da bi zadostili potrebam oseb z omejeno mobilnostjo. V tem pogledu je zračni prevoz v prednosti pred vsemi drugimi sektorji. Komisija tudi priznava dragoceno delo, ki ga je v zadnjih letih opravila Evropska konferenca civilnega letalstva pri pospeševanju prevoza oseb z omejeno mobilnostjo[12]. Vendar je pomembno zagotoviti, da se najboljša praksa izvaja na vseh letališčih Skupnosti in na vseh letih iz teh letališč ter da se to nadaljuje kljub povečanju potnikov z omejeno mobilnostjo, ki nastaja zaradi staranja prebivalstva in neizprosnega pritiska na letalske prevoznike, da zaradi konkurenčnosti zmanjšajo stroške delovanja.

3. ELEMENTI UREDBE

Določbe o pravičnem obravnavanju

9. Če ne bi osebam z omejeno mobilnostjo zaračunali celotnega stroška pomoči, kar bi bilo popolnoma nesprejemljivo, bi letalskega prevoznika lahko zamikalo, da zavrne njihov prevoz, da zmanjša stroške. Lahko bi tudi bila zaskrbljena glede morebitne nevarnosti ali neutemeljene reakcije drugih potnikov. Brez domneve razširjenosti takšnih praks, Komisija meni, da se mora potnikom zajamčiti, da njihov prevoz ne bo zavrnjen na podlagi omejene mobilnosti. Letalski prevoznik ali organizator potovanja bi lahko za osebe z omejeno mobilnostjo zavrnil sprejem rezervacije ali njihovo vkrcanje, ko bi že bile na letališču. Zato Komisija predlaga, da bi v primeru letov iz letališč, ki se nahajajo na ozemlju držav članic, za katere velja Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti, morala biti prepovedana tako zavrnitev sprejema rezervacij, kot tudi vkrcanje potnikov na podlagi njihove omejene mobilnosti. Prepoved zavrnitve rezervacije ali vkrcanja mora veljati tudi v primeru potnikov, ki odhajajo z letališča v tretji državi na letališče na ozemlju države članice, za katero velja

---

[11] Zaveza letalskih prevoznikov o potniških storitvah in Prostovoljna zaveza letališč o potniških storitvah, predstavljeni na dialogu med Evropsko unijo in Evropsko konferenco civilnega letalstva, Lizbona, 10. maja 2001.

[12] Evropska konferenca civilnega letalstva: Dokument 30, Del 1: Pospeševanje, s prilogo Kodeksa o pravilnem ravnanju pri zemeljski oskrbi oseb z omejeno mobilnostjo.

Pogodba, če je let del potovanja, ki se je začelo v Skupnosti in je prevoznik, ki let izvaja, prevoznik Skupnosti.

10. Vendar to jamstvo ne more biti absolutno. Prevoz oseb z močno omejeno mobilnostjo ali številnih oseb z omejeno mobilnostjo na istem letu bi utegnilo biti v nasprotju z uveljavljenimi varnostnimi zahtevami. Na primer lahko bi nesprejemljivo upočasnilo ali otežilo evakuacijo letala v primeru izrednih razmer. Zato bi morala predlagana uredba omogočiti letalskim prevoznikom, da zavrnejo prevoz zaradi izpolnjevanja predpisanih varnostnih pravil. Vendar bi morali biti zaradi preprečitve zlorabe, zavezani pisno obvestiti potnike, ki so jim zavrnili prevoz, o razlogih zavrnitve in jim omogočiti javno dostopnost varnostnih pravil, ki se nanašajo na prevoz oseb z omejeno mobilnostjo.

Pomoč na letališčih: nekaj razlik

11. Osebe z omejeno mobilnostjo potrebujejo pomoč za zadostitev svojih posebnih potreb, da lahko letijo. Na primer, lahko bodo potrebovali pomoč, da pridejo od točke prihoda na letališču do njihovega letala in ob prihodu, od letala do točke odhoda na letališču. Tovrstno pomoč ponavadi vidijo le kot zagotavljanje invalidskega vozička s spremnim osebjem pri okencu za prijavo potnikov, a takšen vidik predstavlja poenostavljanje, ki zanemarja raznolikost potreb.

12. Prvič, pogled enači nekoga z omejeno mobilnostjo z invalidno osebo, ki ne more hoditi in zato potrebuje invalidski voziček. Medtem ko to res velja za nekatere osebe, pa imajo drugi nezmožnosti, ki ne vplivajo na njihovo zmožnost hoje, kot sta na primer slepota ali gluhost. Njihova potreba bi prej bila po vodstvu, da bi lahko našle svojo pot ali posredovanje potrebnih informacij v dostopni obliki, ki zadeva na primer okence za prijavo potnikov, vrata odhoda ali ure vkrcanja. Po drugi strani potniki, ki potrebujejo pomoč pri gibanju po letališču nimajo nujno nezmožnosti. Veliko starejših oseb, na primer, v vsakodnevnem življenju ne potrebuje pomoči, pa vendar niso sposobni hoditi dlje po letališču. Večanje in kompleksnost modernih letališč sta povzročili, da sicer neodvisne osebe prosijo za pomoč. Evropska konferenca civilnega letalstva je razvila definicijo, ki izraža to raznovrstnost njenega dela na pomoči, ki jo Komisija upošteva pri tem predlogu.

13. Drugič, pomoč se nujno ne začne pri okencu za prijavo potnikov pri odhodu, ali konča v prostoru za prevzem prtljage ob prihodu. Nekateri potniki z omejeno mobilnostjo lahko prispejo na parkirišča ali železniške in avtobusne postaje ter potem potrebujejo pomoč, da pridejo do okenca za prijavo potnikov. Podobno lahko potrebujejo nadaljnjo pomoč pri odhodu iz prostora za prevzem prtljage, kjer pogosto ostanejo brez pomoči vse do točke izhoda iz letališča. Potniki, ki menjajo lete morda potrebujejo pomoč pri premiku od enih do drugih vrat odhoda in mogoče iz enega terminala na drugega. Poleg tega osebe z omejeno mobilnostjo lahko potrebujejo dodatno pomoč, na primer, pri izpolnjevanju postopkov za prijavo, varnostnem pregledu, prevzemu prtljage ali carinjenju. To ne pomeni, da bodo vsi potniki z omejeno mobilnostjo hoteli takšne razširjene usluge, a vendarle jim morajo biti razpoložljive, ko jih bodo potrebovali. To tudi ne pomeni, da mora biti takšna pomoč na voljo na celotnem območju letališča, temveč od in do točk, kjer bi potniki z omejeno mobilnostjo lahko prosili za takšno pomoč.

14. Pomoč se mora širše interpretirati, da bi osebam z omejeno mobilnostjo dali realne možnosti zračnega prevoza. Da bi zagotovili stalno razpoložljivost širšega spektra, mora predlagana uredba določiti standardni seznam storitev, ki se morajo zagotavljati na letališčih v Skupnosti. Zaradi interesa pravičnosti in družbenega vključevanja se osebam z omejeno

mobilnostjo ne sme računati za to pomoč, temveč si morajo na splošno stroške pomoči deliti vsi potniki. Kot je bilo razloženo, so posvetovanja pokazala, da interesne skupine podpirajo to načelo, vendar pa se letalski prevozniki in letališča ne strinjajo, kdo bi moral sprejeti odgovornost glede organiziranja in financiranja te pomoči. To se lahko uredi samo z zakonodajo Skupnosti.

Pomoč na letališčih: možnosti

15. Katera izbira bi osebam z omejeno mobilnostjo, ki odhajajo ali prihajajo na letališča držav članic najbolj koristila: da so letališča odgovorna za pomoč ali da se ta naloga prenese na letalske prevoznike? Da bi popolnoma lahko koristili možnosti zračnega prevoza, morajo biti osebe z omejeno mobilnostjo prepričane, da bodo dobile vso pomoč, ki jo potrebujejo, ne glede na to, katerega letalskega prevoznika ali letališče uporabijo. Takšno zaupanje pa se lahko ustvari samo z jamstvi, da bo pomoč brezplačna, visoke kakovosti in dostopna na vseh letališčih, ki se nahajajo v državah članicah. Potnikom z omejeno mobilnostjo je potrebno tudi zagotoviti, da bodo prejeli enako pomoč in enako visok standard obravnavanja, ne glede na to, za katerega letalskega prevoznika se odločijo.

16. Obstajati mora določen cilj, da se zagotovi pomoč v razširjeni in celostni obliki na vseh letališčih. To pomeni, da se je potrebno izogniti prekinitvam pri nudenju storitev in prehajanju iz enega do drugega dobavitelja, kolikor je to mogoče, saj to pogosto povzroča zamude in prisili potnike, da čakajo na novo spremno osebje. Zagotavljanje celostne storitve po sprejemljivih cenah bi se močno olajšala, če bi bil odgovoren samo eden organ na posameznem letališču. To bi tudi pripomoglo pri uporabi ekonomije obsega, na primer pri zagotavljanju in delovanju prevoznih sredstev in dvigalne opreme.

17. Vodstveni organ letališča ima širše odgovornosti na letališču in bi zato bil primeren za zagotavljanje vsestranskih in celovitih storitev. Zato Komisija predlaga, naj bo ta organ odgovoren za organiziranje in financiranje pomoči, ki jo osebe z omejeno mobilnostjo potrebujejo pri uporabi zračnega prevoza. Potem bi lahko ta sam zagotovil pomoč ali podpisal pogodbe z dobavitelji. Glede druge možnosti bi bilo od enega letalskega prevoznika nerazumno pričakovati, da bo za lastne potnike in za tiste, ki menjajo letalske prevoznike, zagotavljal pomoč na letališču v terminalih, ki jih uporablja, kakor tudi v drugih.

18. Drugi cilj mora biti preprečitev spodbujanja letalskih prevoznikov, da bi zmanjšali število prevozov oseb z omejeno mobilnostjo. Če bi bili letalski prevozniki odgovorni za zagotavljanje pomoči na posameznih letališčih in bi zato morali stroške prenesti sorazmerno glede na število potnikov z omejeno mobilnostjo, ki jih prevažajo, bi jih nekateri poskušali prevažati v čim manjšem številu. Ker neposredno ne bi mogli zavrniti prevoza, ne da bi pri tem kršili določbe o pravičnem obravnavanju, bi lahko osebe z omejeno mobilnostjo skušali odvrniti na ta način, da bi jim nudili slabše storitve ali izkoriščali varnostna pravila. Če bi pridobili takšen ugled, bi se jih osebe z omejeno mobilnostjo kmalu začele izogibati. Večina letalskih prevoznikov bi takšnim praksam močno nasprotovalo, vendar če bi se jih nekaj poslužilo in bi znatno znižali stroške, bi tudi drugi bili pod močnim pritiskom, da jim sledijo. Zato bi se učinkovite možnosti za zračni prevoz zmanjšale.

19. Temu bi se lahko izognili tako, da bi letalski prevozniki plačevali stroške sorazmerno s številom potnikov, ki jih prevažajo na ali iz letališča, in bi tako postali neodvisni od števila oseb z omejeno mobilnostjo, ki jih prevažajo. Takšen pristop bi znatno zmanjšal spodbude letalskih prevoznikov, da bi zmanjšali prevažano število (v celoti jih ne bi odpravilo, saj bi morali letalski prevozniki zagotavljati isto pomoč tudi na letalu). Lahko bi se uresničilo z

vzpostavitvijo centraliziranega sistema na vseh letališčih in dovoljenju organizatorja, da zaračuna strošek vsem letalskim prevoznikom, ki uporabljajo to letališče, sorazmerno s številom potnikov, ki jih določen prevoznik prevaža na in iz letališča. Vodstveni organ letališča je primeren za zaračunavanje takih stroškov, vse pa mora biti pregledno in uvedeno šele po posvetovanju z letalskimi prevozniki. Vsi letalski prevozniki, ki določeno letališče uporabljajo, morajo plačati ne glede na to, ali so iz držav Skupnosti ali iz tretjih držav.

20. Uredba bi potem obvezala vodstveni organ letališč, da zagotavljajo navedene storitve za potnike z omejeno mobilnostjo (glej Prilogo I tega predloga), da doseže določene socialne cilje. To ne pomeni, da bi uvedla enoten model za vse okoliščine, temveč bi z njim prej omogočili več fleksibilnosti. Prvič, kakovostni standardi ne bi bili naloženi centralno, temveč bi jih vsak vodstveni organ sam določil in tudi z njimi povezana potrebna sredstva, po posvetovanju z letalskimi prevozniki, ki uporabljajo letališče in organizacijami, ki zastopajo potnike z omejeno mobilnostjo. To bi omogočilo, da bi standardi in specifikacije ustrezale velikosti in oblikam različnih letališč ter vrstam uporabljenih letal.

21. Drugič, predlagana uredba bi posameznemu vodstvenemu organu omogočila, da se prosto odloči, ali bo takšno pomoč zagotavljal sam ali pa bo zagotovil storitve dobaviteljev, vključno z letalskimi prevozniki, v kolikor se pri tem spoštuje določbe zakonodaje Skupnosti o javnem naročilu[13]. Če bi bila pomoč zagotovljena od zunaj, bi vodstveni organ prosto izbiral med enim ponudnikom ali med delitvijo med več dobaviteljev na terminal, letalskega prevoznika ali kakorkoli se domneva, da je najboljše. Potrebno je omeniti, da storitve, ki so nudene vodstvenim organom letališč, ne spadajo pod Direktivo zemeljske oskrbe[14]. To pokriva storitve, ki jih dobavitelji zagotavljajo uporabnikom letališča (posebej letalskim prevoznikom), z namenom, da se uvede prost dostop do tega trga z določenimi omejitvami. Ta dva zakona se potem ne bi prekrivala, niti odpirala vprašanj o skladnosti.

Pomoč na letalu

22. Nekatere storitve se potnikom z omejeno mobilnostjo nudijo na letalu in so zato seveda v pristojnosti letalskega prevoznika. Primeri tega so prevoz invalidskih vozičkov in drugih pripomočkov za premikanje in prevoz psov vodnikov za slepe, ki jih večina letalskih prevoznikov sprejme v kabino (glej Prilogo II predlagane uredbe). V primeru letov iz letališč, ki se nahajajo v državah članicah, Komisija predlaga, da se od letalskih prevoznikov zahteva, da takšne storitve nudijo brezplačno.

Prijava potrebe po pomoči

23. Letališčem in letalskim prevoznikom bi bilo v veliko pomoč, če bi že vnaprej, torej pred potovanjem, vedeli za posamezne potrebe potnikov z omejeno mobilnostjo, saj bi tako lažje organizirali pomoč, zagotovili takojšne usluge in najbolj izkoristili svoja razpoložljiva sredstva. Trenutno namreč pogosto ne dobijo predhodnih obvestil in se morajo sami organizirati po svojih najboljših močeh. Vsekakor bi šli predaleč, če bi se predhodno obveščanje postavilo kot pogoj za pridobitev pomoči, saj veliko letališč in letalskih prevoznikov že sedaj zagotavlja zadovoljive storitve. Namesto tega bi morala zakonodaja Skupnosti spodbujati potnike k predhodnem obveščanju, ne da bi se s tem ustvarila dolžnost

---

[13] Direktiva Sveta 93/38/EGS z dne 14. junija 1993 o usklajevanju postopkov naročanja naročnikov v vodnem, energetskem, transportnem in telekomunikacijskem sektorju - UL L 199, 9.8.1993.

[14] Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti - UL L 272, 25.10.1996.

obveščanja. Komisija predlaga mehanizem, ki bi bil uravnotežen. Če bi potniki z omejeno mobilnostjo predhodno obvestili letališče o svojih potrebah, bi bilo letališče potem zavezano jim pomagati na ta način, da bi potniki pravočasno prišli na svoja letala. V odsotnosti predhodnega obvestila bi na letališču lahko pomagali le po svojih najboljših močeh, da ti potniki ujamejo svoj let. To bi spodbudilo obveščanje brez ustvarjanja obveznosti, ki bi veljala za korak nazaj od sedanje prakse.

Izvrševanje

24. Če letališča in letalski prevozniki ne izpolnjujejo svojih obveznosti, so potniki z omejeno mobilnostjo v slabem položaju, zato bo potrebno strogo izvrševanje predlagane uredbe. Predlog Komisije iz tega razloga vključuje člen, ki od držav članic zahteva, da določijo sankcije za primere kršitev in določijo organe, ki bodo odgovorni za izvrševanje uredbe in za obravnavanje pritožb s strani potnikov. Te določbe so zelo podobne tistim iz Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o odškodnini in pomoči potnikom v primeru zavrnitve vkrcanja in v primeru odpovedi poletov in velikih zamud[15].

4. SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

25. Skupnost je na področju zračnega prevoza ustanovila notranji trg, na katerem letalski prevozniki delujejo v skladu z enotnimi pravili. Ta ne urejajo le dostopa do trga, temveč tudi zaščito potnikov. Veliko oseb z omejeno mobilnostjo, kot tudi drugi letalski potniki, potuje med državami članicami in bi jim zelo koristilo, če bi bila zaščita usklajena na višji ravni. Te osebe bi brez uskladitve v najboljšem primeru uživale različne pravice in v najslabšem primeru nobene zakonske zaščite. Razen tega bi imeli težave s poznavanjem svojih pravic pri potovanju kjer koli po Evropi in s tem pri vztrajanju njihovega spoštovanja. Letalski prevozniki bi brez uskladitve morali delovati v skladu z vrsto različnih pravil, s tem pa bi bili podvrženi višjim stroškom in postopkom oviranja. Zato nacionalni predpisi, četudi bi zagotavljali visoko raven zaščite, ne bi dosegli bistvenih ciljev Skupnosti ali bi celo onemogočili njihovo doseganje.

26. Skupnost je že zdavnaj prepoznala potrebo po uskladitvi predpisov o zaščiti letalskih potnikov. Sprejela je zakonodajo o odškodninah v primerih zavrnitve vkrcanja,[16] odgovornosti letalskih prevoznikov[17] in nazadnje o odškodninah in pomoči v primeru zavrnitve vkrcanja, odpovedi poletov in velikih zamud letov[18]. Poleg tega je Skupnost sprejela zakonodajo o paketnem potovanju, ki pogosto vključuje zračni prevoz[19]. Predlagana uredba bi tako bila zadnja v seriji. Skupnost poleg zakonodaje nima nobenih drugih sredstev, s katerimi bi določila pravice letalskih potnikov.

---

15 Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o vzpostavitvi skupnih pravil za odškodnino in pomoč potnikom v primeru zavrnitve vkrcanja in v primeru odpovedi poletov ali velikih zamud letov in o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 - UL L 46, 17.2.2004.

16 Uredba Sveta (EGS) št. 295/91 z dne 4. februarja 1991 o vzpostavitvi skupnih pravil za sistem odškodnin za zavrnjeno vkrcanje v rednem zračnem prevozu - UL L 36, 8.2.1991.

17 Uredba (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreče - UL L 140, 30.5.2002.

18 Uredba (ES) št. 261/2004.

19 Direktiva Sveta 90/314/EGS z dne 13. junija 1990 o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih - UL L 158, 23.6.1990.

27. Potniki, letališča in letalski prevozniki bi vsi pridobili z natančnimi in popolnimi predpisi. Zračni prevoz je močno internacionalizirana industrija, zato lahko razlike med nacionalnimi predpisi povzročijo resne težave. Razen tega se morajo odločitve glede pravic potnikov pogosto hitro sprejeti kar na mestu samem, kar povečuje pomen natančno določenih predpisov na ravni Skupnosti. Zato je uredba boljše orodje kot direktiva, kar se je izkazalo že pri drugih sredstvih za zaščito pravic letalskih potnikov.

28. Komisija je svoj predlog omejila na področja, kjer so potrebna natančna pravila Skupnosti in so v resnici zaželena tudi pri interesnih skupinah. Uredba bo sestavila seznam pomoči, ki se bo nudila na letališčih in na letalu, vendar ne bo natančno opredelila, kako se naj zagotavlja, niti ne bo obsegala drugih tem, kot so pripomočki na letalu. Natančnejša uskladitev bi koristila tako potnikom z omejeno mobilnostjo, kot tudi letalskim prevoznikom. Komisija meni, da bi sprejem tega predloga s pomočjo mednarodno priznanih priporočil ohranil fleksibilnost in omogočil prilagajanje specifičnim okoliščinam.

29. Komisija je zato podprla delo Evropske konference civilnega letalstva o pomoči pri prevozu oseb z omejeno mobilnostjo. Njena priporočila predstavljajo izčrpen priročnik o pomoči osebam z omejeno mobilnostjo, vključno z informacijami zanje in za osebje letališča ter letalske prevoznike o informacijski infrastrukturi, usposabljanju osebja, dostopnosti letališč, o načinih vkrcanja in izkrcanja, pomoči na krovu, opreme na letalu ter o skupinskem potovanju. Njen pred kratkim sprejet kodeks o pravilnem ravnanju z osebami z omejeno mobilnostjo pri zemeljski oskrbi določa še nadaljnja načela in standarde.

30. Predlog Komisije se takim temam izogiba, saj jih je bolje prepustiti priporočilom, in je omejen na področja, kjer je potreba po delovanju Skupnosti jasna in široko sprejeta. Zato je sorazmeren z iskanim ciljem in primeren okoliščinam, v katerih se zasleduje.

5. OCENA DRUŽBENEGA IN EKONOMSKEGA VPLIVA

Družbeni vpliv

31. Osebe z omejeno mobilnostjo ne vključujejo samo invalidov, za katere se ocenjuje, da jih je približno 45 milijonov v Skupnosti oz. 10 % prebivalcev, temveč tudi druge osebe, ki ne morejo uporabljati zračnega prevoza brez pomoči. To so pogosto starejše osebe, ki ne zmorejo prehoditi daljših razdalj okrog velikih, modernih letališč, čeprav so v vsakodnevnem življenju mobilne. Ocenjuje se, da od potnikov, ki se vkrcajo ali izkrcajo na letališčih držav članic, okoli 1 % potnikov na rednem letu[20] in 1,6 % potnikov, ki uporabljajo storitve za prosti čas[21], potrebuje pomoč, kar znaša okoli 7 milijonov primerov pomoči vsako leto. Dolgoročno bo staranje prebivalstva povečalo število invalidov – prevladovanje invalidnosti je pri starejšem prebivalstvu sedemkrat višja kot pri prebivalstvu v širšem smislu – in oseb, ki niso dovolj mobilni, da bi lahko uporabljali zračni prevoz brez pomoči.

32. Predlog bi moral močno povečati doseganje pomembnega družbenega cilja, da bi osebe z omejeno mobilnostjo uživale primerljive možnosti za zračni prevoz, navkljub povečanju njihovega števila in pritiskov na letalske prevoznike zaradi konkurenčnosti. Brez takšnih možnosti ne bi samo izgubili neposrednih ugodnosti zračnega prevoza, temveč tudi posredno

---

[20] Vir: Združenje evropskih letalskih prevoznikov, ki predstavljajo operaterje rednih letov, razen regionalnih letalskih prevoznikov.

[21] Vir: Združenje mednarodnih letalskih prevoznikov, ki predstavljajo operaterje storitev za prosti čas.

ugodnost popolnejšega vključevanja v ekonomsko in družbeno življenje skupnosti. Na primer ne bi mogli potovati zaradi dela, obiskovati družine in prijateljev ter iti na počitnice, kot vsi ostali državljani. Zaradi tega morajo prejeti brezplačno pomoč na letališčih in na letalih, da bi lahko zadostili svojim posebnim potrebam.

33. Uredba bi jamčila pomoč ne samo pri premikanju od okenca za prijavo potnikov do letala in od letala do prostora za prevzem prtljage, kar obstaja v sedanji praksi, temveč tudi od določene točke prihoda na letališče do letala in od letala do določene točke odhoda na letališču. S prenosom odgovornosti na en organ bi se ustvarili pogoji za celostne storitve brez prekinitev in zamud, tudi ko potnik zamenja let in je premeščen na druge terminale.

34. Vodstveni organ telo ima širše pristojnosti za storitve na letališču in je zato bolj primeren za izvajanje te vloge, kot posamičen letalski prevoznik, zato takšen predlog Komisije. Ne glede na dolga posvetovanja se letališča in letalski prevozniki niso mogli dogovoriti o tem, kdo naj prevzame odgovornost, in obstaja majhna možnost, da bi se o tem dogovorili v prihodnosti. Zato, če bi se sedanje stanje nadaljevalo, bi osebe z omejeno mobilnostjo prejele storitve, ki ne bi bile niti popolne, niti celostne.

Ekonomski vpliv

35. Potnikom z omejeno mobilnostjo se mora na vsakem letališču zagotoviti brezplačno pomoč visokega standarda. Potrebno jim je zagotoviti, da se bo to nadaljevalo tudi v prihodnosti, ne glede na rastoče stroške in pritiske na letalske prevoznike, da zaradi konkurenčnosti zmanjšajo stroške. Ocenjeno je bilo, da stroški pomoči na letališčih za potnike na invalidskih vozičkih znašajo 24 EUR[22] ali 30 EUR[23] ob odhodu in prihodu, kar predstavlja nizek strošek, če se skupni strošek oseb z omejeno mobilnostjo razdeli med vse potnike v Evropi (okoli 590 milijonov potnikov v letu 2003). Trenutno te storitve letalski prevozniki nudijo brezplačno, tako da uredba ne bi sektorju naložila popolnoma nov sklop stroškov. Potrebno je poudariti, da po eni strani vsi potniki z omejeno mobilnostjo ne potrebujejo vse te pomoči in da bi po drugi strani ta uredba zahtevala razširitev razpoložljivih storitev.

36. Trenutno pomoč osebam z omejeno mobilnostjo vpliva na dobičke letalskih prevoznikov, še posebej ko ti potujejo s cenejšimi letalskimi vozovnicami. Zaradi konkurenčnega pritiska po zniževanju stroškov in zaradi dolgoročnega povečanja števila potnikov z omejeno mobilnostjo zaradi staranja prebivalstva je malo verjetno, da lahko letalski prevozniki nadaljujejo s sedanjo ravnijo pomoči na letališčih. Ključno vprašanje je torej, kako razporediti stroške med različne aktivne soudeležence, da bi se zmanjšale ekonomske spodbude za znižanje števila prevozov oseb z omejeno mobilnostjo.

37. Ohranjanje trenutnega stanja ne bi delovalo. V takšnem stanju bi vsak letalski prevoznik zagotavljal ponavadi brezplačno omejeno pomoč svojim potnikom. Letalski prevoznik bi imel ekonomske spodbude za zmanjšanje števila prevozov potnikov z omejeno mobilnostjo, kar bi pogosto lahko storil brez kršitve prepovedi zavrnitve prevoza. Trenutno večina prevoznikov sprejema odgovornost za prevoz in pomoč osebam z omejeno mobilnostjo ter pogosto na račun znatnih stroškov. Vendar, če bi nekdo spremenil takšno politiko, bi mu drugi zaradi konkurenčnih stroškov morali slediti ali zaračunati za pomoč. Oboje bi bilo nesprejemljivo.

---

22 Vir: Združenje mednarodnih letalskih prevoznikov.

23 Vir: Združenje evropskih letalskih prevoznikov.

38. Predlagana rešitev bi se izognila tem problemom, saj bi bil znesek razdeljen med letalske prevoznike sorazmerno s celotnim številom potnikov, ki so jih vkrcali in izkrcali na letališču. Znesek ne bi bil odvisen od števila prevozov potnikov z omejeno mobilnostjo, zato bi imeli letalski prevozniki malo ekonomskih spodbud za zmanjšanje njihovega števila. Predlog bi v sektorju uvedel eden dodaten strošek, to je strošek razširjene pomoči, ko jo bi osebe zahtevale. Njegov glavni ekonomski učinek bi bila sprememba načina organiziranja in financiranja pomoči na letališčih. Odgovornost bi se od letalskih prevoznikov prenesla na vodstvene organe letališč. Vendar vodstveni organi ne bi sami krili stroškov, temveč bi jih zaračunali letalskim prevoznikom, ki uporabljajo njihova letališča. Letalski prevozniki bi prenesli celotne stroške na potnike, tako da bi se stroški delili med veliko število državljanov. Oseba z omejeno mobilnostjo ne bi predstavljala dodatnega stroška, temveč bi bila dobrodošla kot potnik v vseh fazah, od rezervacije karte do prihoda na destinacijo.

6. PRIPOMBE OD ČLENA DO ČLENA

Člen 1 navaja glavni namen in področje uporabe uredbe.

Člen 2 določa izraze, uporabljene v uredbi.

Člen 3 letalskim prevoznikom ali organizatorjem potovanj prepoveduje zavračanje prevoza oseb z omejeno mobilnostjo na podlagi njihove omejene mobilnosti. To ne vpliva na nekatere izjeme in odstopanja predvsem zaradi zakonsko določenih varnostnih razlogov, kot je predvideno v členu 4.

Člen 5 daje osebam z omejeno mobilnostjo pravico do paketa pomoči na letališčih, ki je določen v Prilogi I, ob odhodu, ob prihodu in ob prehodu; vsebuje tudi določbe o predhodnem obveščanju o potrebi po takšni pomoči.

Člen 6 določa, da je vodstveni organ letališča odgovoren za zagotavljanje brezplačne pomoči osebam z omejeno mobilnostjo, navedene v členu 5, in mu dovoljuje, da te stroške zaračuna letalskim prevoznikom.

Člen 7 zahteva, da vodstveni organ po ustreznem posvetovanju določi kvalitetne standarde pomoči.

Člen 8 od letalskih prevoznikov zahteva, da na letalu brezplačno zagotavljajo pomoč osebam z omejeno mobilnostjo, kot je določeno v Prilogi II.

Člen 9 od letalskih prevoznikov in organizatorjev potovanj zahteva, da uredijo način predhodnega obveščanja o potrebi po pomoči.

Člen 10 prepoveduje omejitve ali opustitve obveznosti, ki jih vzpostavlja ta uredba.

Člen 11 od držav članic zahteva, da določijo organe, ki bodo odgovorni za izvajanje te uredbe in obravnavanje pritožb.

Člen 12 od držav članic zahteva, da določijo sankcije v primeru kršitev.

Člen 13 od Komisije zahteva, da poroča o izvajanju in rezultatih uredbe.

Člen 14 določa datum začetka veljavnosti uredbe.

2005/0007 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o pravicah oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije[24],

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[25],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[26],

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe[27],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Enotni trg storitev zračnega prevoza mora koristiti vsem državljanom na splošno. Zato bi morale imeti osebe z omejeno mobilnostjo, ki je posledica invalidnosti, starosti ali drugih razlogov, možnosti zračnega prevoza, ki so primerljive možnostim drugih državljanov.

(2) Osebe z omejeno mobilnostjo je torej treba sprejeti in jim ne zavrniti prevoza na podlagi pomanjkanja mobilnosti, razen v primerih upravičenih varnostnih razlogov, določenih z zakonom.

(3) Ta uredba ne sme vplivati na druge pravice potnikov, določene z zakonodajo Skupnosti in še posebej z Direktivo Sveta 90/314/EGS o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih[28] in Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi skupnih pravil odškodnin, pomoči potnikom v primeru zavrnitve vkrcanja in v primeru odpovedi poleta ali velikih zamud[29].

(4) Da bi osebam z omejeno mobilnostjo dali možnosti zračnega prevoza, ki so primerljive z možnostmi drugih državljanov, se jim mora nuditi pomoč na letališčih in

---

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

na letalu, da bi se zadostilo njihovim posebnim potrebam, zaradi interesa družbenega vključevanja pa bi morale zadevne osebe takšno pomoč dobiti brezplačno.

(5) Pomoč na letališčih, ki se nahajajo na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti mora, med drugim, omogočiti osebam z omejeno mobilnostjo gibanje od določene točke prihoda na letališče do letala in od letala do določene točke odhoda iz letališča, vključno z vkrcanjem in izkrcanjem. Organizirana mora biti na takšen način, da se izogne prekinitvam in zamudam in hkrati zagotavljala visoke in enakovredne standarde v vsej Skupnosti ter najbolje izkoristi denarna sredstva, ne glede na to, za katero letališče ali letalskega prevoznika gre.

(6) Za dosego teh ciljev mora pomoč na letališču zagotavljati centralni organ. Ker vodstveni organi letališč igrajo ključno vlogo pri zagotavljanju storitev po celotnem letališču, jim mora biti dana tudi ta odgovornost.

(7) Pomoč mora biti financirana na takšen način, da se breme pravično porazdeli med vse potnike, ki uporabljajo letališče, da bi se izognili odklanjanju prevoza oseb z omejeno mobilnostjo. Najbolj učinkovit način financiranja je, da se stroške zaračuna vsakemu letalskemu prevozniku, ki uporablja letališče, sorazmerno s številom potnikov, ki jih prevaža iz ali na letališče.

(8) Da bi se osebam z omejeno mobilnostjo omogočilo učinkovite možnosti zračnega prevoza, se mora od letalskih prevoznikov zahtevati, da zagotavljajo določeno obliko pomoči na letalu.

(9) Ker države članice ne morejo učinkovito doseči ciljev sprejetih ukrepov, da se zagotovi visoko in enakovredno raven zaščite in pomoči v vseh državah članicah in da gospodarski subjekti delujejo v skladu z usklajenimi pogoji na enotnem trgu in ker se zaradi razlogov obsega ter učinkov ukrepa lažje dosežejo na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kot je določeno v členu 5 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti. V skladu z načelom sorazmernosti, kot je določen v navedenem členu, ta Uredba ne presega tistega, kar je nujno potrebno za dosego teh ciljev.

(10) Države članice morajo določiti sankcije za kršitve te uredbe in zagotoviti izvajanje teh sankcij. Te sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvrnilne.

(11) Države članice morajo nadzorovati in zagotoviti delovanje v skladu s to uredbo in določiti primerni organ, ki bo izvajal naloge izvrševanja te uredbe. Ta nadzor ne sme vplivati na pravice oseb z omejeno mobilnosti, da zahtevajo odškodnino na sodišču v skladu z nacionalnim pravom.

(12) Ta uredba spoštuje temeljne pravice in upošteva sprejeta načela, zlasti načela Listine Evropske unije o temeljnih človekovih pravicah –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Namen in področje uporabe

1. Ta uredba določa pravila za zaščito in pomoč osebam z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu.

2. Določbe te uredbe se uporabljajo za osebe z omejeno mobilnostjo, ki potujejo z letalom in odhajajo, prihajajo ali prehajajo skozi letališče na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba.

3. Ne glede na odstavek 2, se členi 3, 4 in 8 prav tako uporabljajo za potnike, ki odhajajo z letališča v tretji državi na letališče na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba, če je let del potovanja, ki se je začelo v Skupnosti in je prevoznik, ki let izvaja, prevoznik Skupnosti.

4. Ta uredba ne vpliva na pravice potnikov, določene z Direktivo Sveta 90/314/EGS o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih ter z Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi skupnih pravil,odškodnin potnikom v primeru zavrnitve vkrcanja in v primeru odpovedi poleta ali velikih zamud.

Člen 2

Opredelitve

V tej uredbi naslednji pojmi pomenijo naslednje:

(a) „oseba z omejeno mobilnostjo“ je katera koli oseba, katere mobilnost pri uporabi prevoza je zmanjšana zaradi telesne nezmožnosti (čutilne ali gibalne), intelektualne prizadetosti, starosti, bolezni ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti in katere stanje zahteva posebno pozornost in prilagajanje storitve njenim potrebam, ki je na voljo vsem potnikom;

(b) „letalski prevoznik“ je podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco;

(c) „letalski prevoznik, ki let izvaja“ je letalski prevoznik, ki izvaja ali namerava izvesti let po pogodbi s potnikom ali v imenu druge pravne ali fizične osebe, ki ima pogodbo s potnikom;

(d) „letalski prevoznik Skupnosti“ je letalski prevoznik z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov[30];

(e) „organizator potovanja“ je, z izjemo letalskega prevoznika, organizator ali prodajalec v smislu točk 2 in 3 člena 2 Direktive Sveta 90/314/EGS z dne 13. junija 1990 o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih;

---

[30] UL L 240, 24.8.1992,str. 1.

(f) „vodstveni organ letališča“ je organ, katerega cilj je na podlagi nacionalne zakonodaje zlasti vodenje in upravljanje letališke infrastrukture ter usklajevanje in nadzor dejavnosti različnih izvajalcev na zadevnem letališču ali sistemu letališč;

(g) „letališki uporabnik“ je katera koli fizična ali pravna oseba, odgovorna za zračni prevoz potnikov od ali do zadevnega letališča;

(h) „Odbor letaliških uporabnikov“ je odbor predstavnikov letaliških uporabnikov ali organizacij, ki jih predstavljajo;

(i) „rezervacija“ pomeni dejstvo, da ima potnik vozovnico ali drugo dokazilo, ki izkazuje, da je letalski prevoznik ali organizator potovanja sprejel in registriral rezervacijo.

Člen 3

Preprečevanje zavrnitve prevoza

1. Letalski prevoznik ali njegov zastopnik ali organizator potovanja ne more zavrniti sprejetja rezervacije za odhodni let z letališča, za katerega velja uredba, na podlagi zmanjšane mobilnosti.

2. Letalski prevoznik ali njegov zastopnik ali organizator potovanja ne more zavrniti vkrcanja osebe z omejeno mobilnostjo, ki odhaja z letališča, za katerega velja uredba:

   a) kadar ima ta oseba rezervacijo za zadevni let in se javi pri okencu za prijavo potnikov:

   ob času, ki ga letalski prevoznik, organizator potovanja ali pooblaščena potovalna agencija vnaprej pisno določi (vključno z elektronskimi sredstvi), ali

   če čas ni določen, najkasneje šestdeset minut pred objavljenim časom odhoda ali

   b) kadar letalski prevoznik ali organizator potovanja osebo prestavi z leta, za katerega ima rezervacijo, na drug let, ne glede na razlog.

Člen 4

Odstopanja, posebni pogoji in obveščanje

1. Ne glede na določbe člena 3 lahko letalski prevoznik ali njegov zastopnik ali organizator potovanja zavrne sprejetje rezervacije ali vkrcanja osebe z omejeno mobilnostjo ali zahteva, da mora osebo z omejeno mobilnostjo, ki potuje, zaradi izpolnjevanja minimalnih veljavnih varnostnih zahtev, določenih z zakonom, spremljati druga oseba, če velikost letala ali utemeljena odsotnost kabinskega osebja preprečuje prevoz oseb z omejeno mobilnostjo, vključno z njihovim vkrcanjem ali izkrcanjem.

2. Kadar letalski prevoznik ali njegov zastopnik ali organizator potovanja uveljavlja odstopanje po odstavku 1, pisno obvesti zadevno osebo z omejeno mobilnostjo o

njegovih razlogih, ki so s tem povezani, v petih delovnih dneh od zavrnitve rezervacije ali vkrcanja ali uveljavitve pogoja o spremstvu.

3. Letalski prevoznik ali njegov zastopnik morata na zahtevo nemudoma predložiti varnostna pravila, ki se uporabljajo pri prevozu oseb z omejeno mobilnostjo, kot tudi vse morebitne omejitve v zvezi s prevozom teh oseb ali opremo za gibanje, ki so posledica velikosti letala ali odsotnosti kabinskega osebja. Organizator potovanja mora na zahtevo nemudoma predložiti takšna varnostna pravila in omejitve za lete, vključene v paketno potovanje, organizirane počitnice ali izlete, ki jih organizira, prodaja ali ponuja.

Člen 5

Pravica do pomoči na letališčih

1. Ob odhodu osebe z omejeno mobilnostjo z letališča, za katerega velja ta uredba, mora vodstveni organ letališča priskrbeti pomoč, določeno v Prilogi I, na takšen način, da se lahko ta oseba vkrca na let, za katerega ima rezervacijo, pod pogojem, da je zadevni letalski prevoznik ali organizator potovanja obveščen o posebnih potrebah osebe po tovrstni pomoči vsaj štiriindvajset ur pred objavljenim časom odhodnega leta.

2. Če vodstveni organ ne prejme obvestila skladno s členom 1, si po najboljših močeh prizadeva, da priskrbi pomoč, določeno v Prilogi I, na način, da se zadevna oseba lahko vkrca na let, za katerega ima rezervacijo.

3. Določbe iz odstavkov 1 in 2 se uporabljajo pod pogojem:

   a) da se oseba javi pri okencu za prijavo potnikov:

   - ob času, ki ga letalski prevoznik ali organizator potovanja vnaprej pisno določi (vključno z elektronskimi sredstvi), ali

   - če čas ni določen, najkasneje eno uro pred objavljenim časom odhoda ali

   b) da oseba prispe do mesta na letališču, določenega v skladu s členom 6(4):

   - ob času, ki ga letalski prevoznik ali organizator potovanja vnaprej pisno določi (vključno z elektronskimi sredstvi), ali

   - če čas ni določen, najkasneje dve uri pred objavljenim časom odhoda.

4. Kadar oseba z omejeno mobilnostjo prehaja skozi letališče ali jo letalski prevoznik ali organizator potovanja prestavi z leta, za katerega ima rezervacijo, na drug let, si vodstveni organ po najboljših močeh prizadeva priskrbeti pomoč, določeno v Prilogi I, na način, da se oseba lahko vkrca na let, za katerega ima rezervacijo.

5. Kadar oseba z omejeno mobilnostjo z letalom prispe na letališče, za katerega velja ta uredba, mora vodstveni organ letališča priskrbeti pomoč, določeno v Prilogi I, na način, da lahko ta oseba doseže njeno mesto odhoda z letališča, kot je opredeljeno v členu 6(4).

Člen 6

Odgovornost za pomoč na letališčih

1. Vodstveni organ letališča osebam z omejeno mobilnostjo brezplačno priskrbi pomoč, določeno v Prilogi I. Vodstveni organ lahko priskrbi pomoč sam ali najame druge stranke za njihovo nudenje.

2. Vodstveni organ letališča, ki priskrbi pomoč v skladu z odstavkom 1, lahko z namenom financiranja te pomoči zaračuna stroške letalskim prevoznikom, ki uporabljajo letališče.

3. Strošek iz odstavka 2 mora biti pregleden in uveden po posvetovanju z Odborom letaliških uporabnikov, če ta obstaja. Strošek se razdeli med letalske prevoznike, ki uporabljajo letališče, v sorazmerju s številom potnikov, ki jih vsak od njih prevaža na ali z letališča.

4. Po posvetu z letališkimi uporabniki preko Odbora letaliških uporabnikov, če ta obstaja, in z organizacijami, ki zastopajo potnike z omejeno mobilnostjo, vodstveni organ letališča določi točke za prihod in odhod znotraj in zunaj zgradb terminala, kjer lahko osebe z omejeno mobilnostjo enostavno najavijo svoj prihod na letališče in zahtevajo pomoč. Te točke določi vsaj pri vhodih v zgradbe terminala, pri okencih za prijavo potnikov, na železniških in avtobusnih postajah ter postajah podzemne železnice, na postajališčih za taksije in parkirnih prostorih, ki so najbliže zgradbam terminala.

Člen 7

Standardi kakovosti za pomoč

1. Z izjemo letališč, katerih letni promet je manjši od dveh milijonov potnikov, mora vodstveni organ po posvetu z letališkimi uporabniki preko Odbora letaliških uporabnikov, če ta obstaja, in z organizacijami, ki zastopajo potnike z omejeno mobilnostjo, določiti standarde kakovosti za pomoč, določeno v Prilogi I, ter določiti potrebna sredstva za njihovo izpolnjevanje. Pri določanju teh standardov je potrebno v celoti upoštevati mednarodno priznane usmeritve in kodekse vedenja v zvezi z lažjim prevozom oseb z omejeno mobilnostjo. Vodstveni organ letališča mora objaviti svoje standarde kakovosti.

2. Letalski prevoznik in vodstveni organ letališča se lahko sporazumeta, da bo vodstveni organ potnikom, ki jih letalski prevoznik prevaža z ali na letališče, priskrbel pomoč višjega standarda od tistih, ki so določene v standardih iz odstavka 1 ali priskrbel dodatne storitve k tistim iz Priloge I. Z namenom financiranja česar koli od tega lahko vodstveni organ letalskemu prevozniku poleg stroška iz člena 6(2) zaračuna še dodaten strošek, ki mora biti pregleden in uveden po posvetovanju z zadevnim letalskim prevoznikom.

Člen 8

Pomoč letalskih prevoznikov

Letalski prevoznik, za katerega velja ta uredba, osebi z omejeno mobilnostjo, ki odhaja ali prehaja skozi letališče, brezplačno priskrbi pomoč iz Priloge II, pod pogojem, da oseba izpolnjuje pogoje, določene v členu 5(3).

Člen 9

Prijava potrebe po pomoči

1. Letalski prevoznik ali organizator potovanja sprejme vse ukrepe, potrebne za sprejemanje prijav potrebe po pomoči osebam z omejeno mobilnostjo na vseh prodajnih mestih na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba, vključno s telefonsko in internetno prodajo.

2. Ko letalski prevoznik ali organizator potovanja prejme prijavo potrebe po pomoči, jo nemudoma posreduje:

   - vodstvenim organom letališč odhoda, prihoda ali prehoda in

   - letalskemu prevozniku, ki izvaja let, če rezervacija ni bila izvršena pri tem prevozniku.

3. Letalski prevoznik, ki izvaja let, takoj po odhodnem letu obvesti vodstveni organ namembnega letališča, če se ta nahaja na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba, o številu oseb z omejeno mobilnostjo, ki potrebujejo pomoč, določeno v Prilogi I, ter o vrsti te pomoči.

Člen 10

Izključitev opustitve

Obveznosti do oseb z omejeno mobilnostjo na podlagi te uredbe ni mogoče omejevati ali jih opustiti.

Člen 11

Kršitve

1. Vsaka država članica imenuje organ, ki je odgovoren za izvrševanje te uredbe glede odhodnih ali dohodnih letov na letališča na njenem ozemlju. Kadar je to primerno, ta organ sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev spoštovanja pravic oseb z omejeno mobilnostjo, vključno z izpolnjevanjem standardov kakovosti iz člena 7(1). Države članice Komisijo obvestijo o organu, ki ga imenujejo.

2. Pritožbe o domnevni kršitvi te uredbe je mogoče sporočiti vsakemu organu, ki je bil imenovan v skladu z odstavkom 1, ali vsakemu drugemu pristojnemu organu, ki ga imenuje država članica. Države članice sprejmejo ukrepe za obveščanje oseb z omejeno mobilnostjo o njihovih pravicah na podlagi te uredbe in o možnosti pritožbe pri tem organu.

Člen 12

Kazni

Država članica določi pravila za kazni, ki veljajo za kršitve določb te uredbe, in sprejme vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Kazni, ki bodo določene, morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvrnilne. Države članice o teh določbah Komisijo obvestijo najpozneje do datuma začetka veljave te uredbe in jo nemudoma obvestijo o kakršnih koli naknadnih spremembah, ki vplivajo nanje.

Člen 13

Poročilo

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu najkasneje do 1. januarja 2010 poroča o izvajanju in rezultatih te uredbe. Poročilu se po potrebi priložijo zakonodajni predlogi za nadaljnje podrobno izvajanje določb te uredbe ali za njeno spremembo.

Člen 14

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati --[31].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

[31] Eno leto po datumu objave v Uradnem listu.

PRILOGA I

Pomoč vodstvenih organov letališč

Pomoč in ukrepi, ki so potrebni, da se osebam z omejeno mobilnostjo omogoči:

– sporočanje njihovega prihoda na letališče in zahteve po pomoči na označenih točkah znotraj in zunaj zgradb terminala, navedenih v členu 5(6),

– premik od označene točke do okenca za prijavo potnikov,

– pregled vozovnice in prijava prtljage,

– nadaljevanje poti od okenca za prijavo potnikov do letala skupaj z izpolnitvijo izstopnih, carinskih in varnostnih postopkov,

– vkrcanje na letalo z zagotavljanjem dvigal, invalidskih vozičkov in druge potrebne pomoči,

– nadaljevanje poti od vrat letala do njihovih sedežev,

– shranjevanje in iskanje prtljage na letalu,

– nadaljevanje poti od njihovih sedežev do vrat letala,

– izkrcanje z letala z zagotavljanjem dvigal, invalidskih vozičkov ali druge potrebne pomoči,

– nadaljevanje poti od letala do prostora za prtljago in iskanje prtljage skupaj z izpolnitvijo vstopnih in carinskih postopkov,

– nadaljevanje poti od prostora za prtljago do označene točke,

– dostop do povezovalnih letov med prehodom s potrebno pomočjo na letalu in na tleh ter znotraj in med terminali.

Zemeljska oskrba z opremo za gibanje, vključno z električnimi invalidskimi vozički (pri tem je potrebno štiriindvajseturno vnaprejšnje opozorilo in upoštevanje prostorskih omejitev na letalu).

Začasna nadomestitev poškodovane ali izgubljene opreme za gibanje.

Zemeljska oskrba s psi, ki so uradno potrjeni kot psi vodniki, kadar je to primerno.

Sporočanje informacij, potrebnih za izbiro leta, v dostopnih oblikah.

PRILOGA II

Pomoč letalskih prevoznikov

Prevoz psov, ki so uradno potrjeni kot psi vodniki, v kabini je odvisen od nacionalnih predpisov in je mogoč le za lete s predvidenim trajanjem manj kot pet ur.

Prevoz enega kosa opreme za gibanje na potnika z omejeno mobilnostjo, vključno z električnimi invalidskimi vozički (pri tem je potrebno štiriindvajseturno vnaprejšnje opozorilo in upoštevanje prostorskih omejitev na letalu).

Sporočanje informacij v zvezi z letom v dostopnih oblikah.

Na zahtevo in ob upoštevanju varnostnih zahtev je mogoče urejanje sedežnega reda za zadovoljitev potreb posameznih oseb z omejeno mobilnostjo.