



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 16.2.2005
KOM(2005) 47 v konečném znění

2005/0007 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o právech osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě

(Text s významem pro EHP)

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. ÚVOD

1. Jednotný trh pro leteckou dopravu přinesl Evropanům významný prospěch, včetně širšího výběru ohledně destinací, dopravců a levnějších cen letenek. Pomohl otevřít leteckou dopravu většině občanů, pro které je nyní často nepostradatelná pro jejich účast na hospodářském a sociálním životě. Letecká doprava je často nevyhnutelná pro pracovní účely, při návštěvách rodiny a přátel a pro volný čas a cestovní ruch; a nedostatečný přístup k ní může vážně narušit integraci mnohých občanů k újmě společnosti jako celku. Proto by se porovnatelné možnosti letecké dopravy měly nabídnout lidem, kteří jsou znevýhodněni omezenou pohyblivostí, ať už kvůli postižení, věku nebo z jiného důvodu. Cestující s omezenou pohyblivostí by měli mít jistotu, že se jejich požadavkům prostřednictvím Evropského společenství vyhová, bez ohledu na to, jakou leteckou společnost nebo letiště plánují využít.

2. Komise proto přikládá velký význam zaručení práv osob s omezenou pohyblivostí. Již v roce 2000 upozornila ve sdělení na problematiku ochrany cestujících v letecké dopravě¹, v roce 2001 oznámila svůj úmysl pracovat na právech uživatelů v Bílé knize o dopravní politice do roku 2010², a v roce 2002 vydala konzultační dokument o smlouvách leteckých společností s cestujícími, ve kterém se hovoří o operačních otázkách³. Tento dokument poukázal na počet možných vylepšení v oblasti práv cestujících a vyzval zúčastněné strany, aby se vyjádřily, ve kterých otázkách je činnost Evropské unie nutná. Po důkladné analýze velkého počtu ohlasů a vyslechnutí zúčastněných stran dospěla Komise k názoru, že ochrana lidí s omezenou pohyblivostí má prvořadý význam.

3. Komise si však nemyslí, že politika ve prospěch osob s omezenou pohyblivostí by se měla omezovat jen leteckou dopravu. Podporuje výzkumné programy v oblasti přizpůsobení různých dopravních prostředků jejich potřebám, včetně nízkopodlažních autobusů a zpřístupnění autobusů, dálkových autobusů a vlaků, což vedlo a bude vést k podnětům v oblasti právních předpisů⁴. V případě železniční dopravy se již započalo. Na základě směrnice o interoperabilitě konvenčního železničního systému⁵, se vypracovávají technické specifikace interoperability, ve kterých je zahrnuté umožnění přístupu osobám s omezenou pohyblivostí, s cílem umožnit Komisi přijmout rozhodnutí v roce 2005. Jak Komise oznámila

¹ Ochrana cestujících v letecké dopravě v Evropské unii - KOM(2000) 365, 21.6.2000.

² Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí - KOM(2001) 370, 12.9.2001.

³ Smlouvy leteckých společností s cestujícími. Konzultační dokument Generálního ředitelství pro energii a dopravu, 21.6.2002. Konzultační dokument, ohlasy a podrobné shrnutí reakcí je k dispozici na internetu: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rights/consult_contract_en.htm.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu 2001 o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel - Úř. věst. L 42, 13.2.2002; Rozhodnutí Komise 2002/735/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES - Úř. věst. L 275, 11.10.2002; Rozhodnutí Komise 2002/732/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES - Úř. věst. L 245, 12.9.2002.

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému - Úř. věst. L 110, 20.4.2001.

ve svém sdělení o integrovaném železničním prostoru⁶, v březnu 2004 přijala návrh nařízení o právech cestujících, kteří využívají mezinárodní služby, včetně lidí s omezenou pohyblivostí⁷. Pokud jde o námořní dopravu, změněná směrnice o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě zavedla požadavky, které se týkají bezpečnosti osob s omezenou pohyblivostí⁸.

4. Tyto iniciativy je třeba brát v úvahu v kontextu politiky Společenství ohledně zákazu diskriminace. Článek 21 Charty základních práv stanoví všeobecnou zásadu, že jakákoli diskriminace z důvodů jako je pohlaví, rasa, barva pleti, etnický či sociální původ, genetické rysy, jazyk, náboženské vyznání nebo přesvědčení, politické, nebo jakékoli jiné názory, příslušnost k národnostní menšině, majetek, rod, invalidita, věk nebo sexuální orientace je zakázána. Kromě toho článek 13 Smlouvy ES umožňuje Společenství bojovat v oblastech jeho pravomoci s diskriminací založenou na pohlaví, věku a sexuální orientaci. Rada přijala dne 27. listopadu 2000 směrnici 2000/78/ES⁹, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání. Směrnice zakazuje jakoukoli diskriminaci, přímou či nepřímou, na základě náboženství nebo přesvědčení, invalidity, věku nebo sexuální orientace¹⁰. Pokud jde o zdravotní postižení, tato směrnice uznává, že neschopnost zabezpečit přiměřené úpravy na pracovišti mohou představovat diskriminaci. Prakticky takový závazek vyžaduje, aby zaměstnavatel podnikl vstřícné kroky k zabezpečení spravedlivého zacházení se zdravotně postiženými lidmi. Z Komise vyšel podnět, který následovala Rada, vyhlásit rok 2003 evropským rokem zdravotně postižených lidí. S cílem dosáhnout výsledky i po roce 2003 a trvalého operačního přístupu k problémům zdravotně postižených lidí, přijala Komise v říjnu 2003 sdělení [KOM(2003) 650] o „rovných možnostech pro lidi se zdravotním postižením: evropský akční plán“. Komise považuje kromě toho za nutné bojovat s negativními postoji, zvyšovat povědomí v tomto směru, pomáhat při výměnách zkušeností a znovu zavést spolupráci mezi všemi dotčenými stranami.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ

5. Konzultační dokument Komise o smlouvách leteckých společností měl velký ohlas. Komisi přišlo nejméně čtyřicet sedm příspěvků od různých zúčastněných stran, zejména od leteckých společností a jejich sdružení, spotřebitelských organizací, ministerstev a vládních agentur. Z konzultačního procesu se zrodil široký konsenzus ohledně právního systému Společenství, který by měl chránit práva osob s omezenou pohyblivostí. Všeobecně se souhlasilo s tím, že neodůvodněné odmítnutí přepravy z důvodu omezené pohyblivosti musí být zakázané, aby se tak předešlo nespravedlivému zacházení. Na druhé straně se uznalo, že dopravci by měli mít možnost odmítnout dopravu z bezpečnostních důvodů, pokud se odmítnutí řádně zdůvodní a v případě, kdy si to vyžaduje zákon, aby se tak zabránilo zneužití. Také se dospělo ke konsenzu, že cestující s omezenou pohyblivostí nebudou zpoplatněni za pomoc potřebnou k tomu, aby mohli využít leteckou dopravu, ale že tyto náklady by měly být všeobecně rozděleny mezi cestující.

⁶ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu – Vstříc integrovanému evropskému železničnímu prostoru - KOM(2002) 18, 23.1.2002.

⁷ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě - KOM(2004) 143, 3.3.2004.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/24/ES, kterou se mění směrnice Rady 98/18/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě - Úř. věst. L 123, 17.5.2003.

⁹ Úř. věst. L 303, 2.12.2000, s. 16.

¹⁰ Diskriminace na základě pohlaví a etnického nebo rasového původu je předmětem i jiných směrnic.

6. Ač nastala velká shoda, přesto se problémovým stal rozpor ohledně toho, zda by za pomoc poskytovanou na letištích měla být odpovědná letiště nebo letecké společnosti. U leteckých společností převažoval názor, že letiště by měla poskytovat pomoc před letem a po něm, jelikož jsou k tomu příslušná. Pomoc by měla být poskytována ústředně na každém letišti a financována jednotlivými leteckými společnostmi úměrně počtu cestujících, které přepraví na letiště a z něj. Letiště namítala, že odpovědnost by měli nést dopravci, jelikož jsou to oni, kteří mají kontakt s cestujícími a mají informace o cestujících s omezenou pohyblivostí a jejich potřebách.

7. Diskuze již nějaký čas trvá, ale tato otázka se ještě nevyřešila. I když dobrovolné závazky leteckých společností a letišť¹¹ pokrývají zacházení s lidmi s omezenou pohyblivostí, neodpovídají na otázku, kdo by měl být odpovědný za poskytování pomoci na letištích. Jelikož je otázka pohyblivosti pro sociální začlenění podstatná, nemůže zůstat otevřená, vyřešit se dá jen legislativní cestou, což vedlo Komisi k rozhodnutí předložit tento návrh nařízení. Tímto se dosáhnou dva základní cíle: zaprvé, zabrání se nespravedlivému zacházení, kterým je odmítnutí přepravy na základě omezené pohyblivosti, a zadruhé, zaručuje se poskytnutí bezplatné pomoci, kterou cestující s omezenou pohyblivostí potřebují na to, aby mohli reálně využít možnosti letecké dopravy.

8. Komise si je vědomá skutečnosti, že většina leteckých společností a letišť vynakládá velké úsilí na to, aby se přizpůsobila potřebám lidí s omezenou pohyblivostí. Letecká doprava je v tomto ohledu skutečně dále než většina ostatních odvětví.

Komise si je také vědoma cenné práce, kterou za poslední roky vykonala Evropská konference pro civilní letectví při umožňování dopravy osobám s omezenou pohyblivostí¹². Navzdory tomu je velmi důležité, aby se na všech letištích a letech, které se z nich uskuteční, zabezpečilo v tomto směru co nejlepší uplatnění v praxi a aby se v tom pokračovalo i navzdory zvyšování počtu osob s omezenou pohyblivostí, které je způsobené stárnutím obyvatelstva, a navzdory neustálému tlaku na letecké společnosti snižovat náklady s cílem obstát v konkurenčním boji.

3. ZÁKLADNÍ PRVKY NAŘÍZENÍ

Podmínka spravedlivého zacházení

9. S výjimkou případu, kdy by letecká společnost zpoplatňovala cestující s omezenou pohyblivostí za celkové náklady související s pomocí, což by bylo docela nepřijatelné, může se s cílem ušetřit náklady pokusit odmítnout přepravu. Též může mít obavy ohledně možných bezpečnostních rizik nebo neodůvodněné reakce jiných cestujících. I když takové chování není rozšířené, Komise se domnívá, že cestující musí mít zaručeno, že jejich doprava nebude odmítnuta z důvodu omezené pohyblivosti. Letecká společnost nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy mohou odmítnout buď přijmout rezervaci, nebo jestliže jsou tito cestující již na letišti, jejich vstup na palubu letadla. Komise proto navrhuje, aby v případě letů z letišť na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva, bylo odmítnutí přijetí rezervace nebo vstupu na palubu na základě omezené pohyblivosti zakázané. Zákaz odmítnout přijetí rezervace nebo vstup na palubu také existuje v případě cestujících, kteří

¹¹ *Airline Passenger Service Commitment and Airport Voluntary Commitment on Passenger Service*, předložené Evropskou konferencí pro civilní letectví/Dialog s Evropskou unií, Lisabon, 10. května 2001.

¹² Evropská konference pro civilní letectví: dokument 30, část 1 *Facilitation, with annexed Code of good conduct in ground-handling for persons with reduced mobility*.

odlétají z letiště na území třetího státu na letiště na území některého členského státu, na které se vztahuje Smlouva, jestliže je let součástí cesty, která začala ve Společenství, za podmínky, že provozující dopravce je dopravcem Společenství.

10. Přesto nemůže být tato záruka absolutní. Doprava lidí s velmi vážně omezenou pohyblivostí nebo velkého počtu cestujících s omezenou pohyblivostí ve stejném letu může být v rozporu s řádně stanovenými bezpečnostními požadavky. Například v případě nouze by se tím evakuace velmi zpomalila a ztížila, což není přijatelné. Z tohoto důvodu by navrhované nařízení mělo leteckým společnostem a leteckým dopravcům umožnit odmítnout dopravu s cílem dodržet bezpečnostní pravidla. Aby se však odradilo od zneužívání této možnosti, musí mít dopravce za povinnost písemně informovat cestující o důvodech, které je vedly k odmítnutí přepravy a veřejně zpřístupnit bezpečnostní pravidla, která se uplatňují při dopravě lidí s omezenou pohyblivostí.

Pomoc na letištích: některá upřesnění

11. Aby lidé s omezenou pohyblivostí mohli nastoupit na let, mohou při uspokojování svých potřeb potřebovat pomoc. Například mohou potřebovat pomoc při přesunu z místa příjezdu na letiště do letadla a při přiletu z letadla k místu odjezdu z letiště. Taková pomoc se často chápe jako poskytnutí invalidního vozíku s obsluhujícím personálem u přepážky pro odbavení, ale tento názor je jen zjednodušená představa, která nezohledňuje různorodost potřeb.

12. Zprv, člověk s omezenou pohyblivostí se tím dostává na úroveň zdravotně postižené osoby, která nemůže chodit, a proto potřebuje invalidní vozík. Zatímco toto platí u některých lidí, jiní mají postižení, které nemá vliv na jejich schopnost chodit jako například nevidomost nebo hluchota. Potřebují spíše poradit při orientaci nebo přístupnou formou pomoci při sdělení důležitých informací, pokud jde například o přepážku pro odbavení, východ na letištní plochu a čas nástupu do letadla. Na druhou stranu cestující, kteří potřebují pomoc při přemísťování na letišti, nemusí nutně mít nějaké postižení. Například mnoho starších lidí nepotřebuje v běžném životě pomoci, ale velké vzdálenosti na letištích nejsou schopni přejít. Narůstající počet letišť a složitost moderních letišť vyžaduje od jinak sobestačných lidí, aby požádali o pomoc. Evropská konference pro civilní letectví definovala tuto různorodost jako základ své práce pro zjednodušení v dané oblasti, což je cílem Komise v tomto návrhu.

13. Zadruhé pomoc nemusí nutně začínat u přepážky pro odbavení při odletu nebo končit po přiletu v hale pro výdej zavazadel. Někteří cestující s omezenou pohyblivostí mohou přijet na parkoviště nebo autobusové či železniční zastávky a potřebují se potom dostat k přepážce pro odbavení. Podobně mohou potřebovat další pomoc při vycházení z haly pro výdej zavazadel, kde jsou často ponecháni bez povšimnutí, na místo odjezdu z letiště. Cestující, kteří procházejí tranzitem z jednoho letu na druhý, mohou potřebovat pomoci při přesunu z jednoho východu na letištní plochu do druhého východu nebo i z jednoho terminálu do druhého. Lidé s omezenou pohyblivostí mohou také potřebovat pomoc v průběhu cesty, například u přepážky pro odbavení, při bezpečnostní kontrole, kontrole cestovního pasu, výdeji zavazadel a celní kontrole. To neznamená, že všichni cestující s omezenou pohyblivostí by chtěli takové rozšířené služby, ale spíše jde o to, aby byly v případě potřeby k dispozici. Také to hned neznamená, že pomoc musí být poskytnuta na celém letišti, ale na místech, na kterých si je cestující s omezenou pohyblivostí mohou snadno vyžádat, a mezi těmito místy.

14. Aby se lidem s omezenou pohyblivostí poskytl skutečné možnosti letecké dopravy, pomoc musí být chápána v širším smyslu. Navrhované nařízení by mělo stanovit standardní seznam služeb poskytovaných na letištích ve Společenství, aby se tak zabezpečilo, že k dispozici je vždy celá škála služeb. V zájmu spravedlnosti a sociálního začlenění by lidé s omezenou pohyblivostí neměli být za tuto pomoc zpoplatněni; ale náklady by měli nést všichni cestující rovným dílem. Jak už bylo vysvětleno, konzultace ukázaly, že zúčastněné strany tuto zásadu podporují, ale letecké společnosti a letiště nesouhlasí s odpovědností za organizaci a financování této pomoci. Tento rozpor mohou vyřešit jen právní předpisy Společenství.

Pomoc na letištích: možnosti

15. Z které možnosti by cestující s omezenou pohyblivostí, kteří odlétají z letišť nebo přilétají na letiště na území členských států, měli největší prospěch: svěřit odpovědnost za pomoc letišťům nebo leteckým společnostem? Aby lidé s omezenou pohyblivostí mohli možnosti letecké dopravy naplno využít, musí si být jisti, že pomoc, kterou potřebují, dostanou na kterémkoli letišti nebo od kterékoli letecké společnosti, jejíž služby využijí. Tuto jistotu získají jen tehdy, když se jim zaručí, že pomoc na vysoké úrovni jim bude poskytnuta zdarma na všech letištích na území členských států. Cestujícím s omezenou pohyblivostí je též třeba zaručit, že bez ohledu na to, jakou leteckou společnost si vyberou, dostanou tu samou pomoc a vysoký standard zacházení.

16. Jedním konkrétním cílem by mělo být zabezpečení pomoci v rozšířené a bezproblémové podobě na všech letištích. To znamená, že by se do co největší míry mělo předejít přerušování služeb a přechodu od jednoho poskytovatele k druhému, čímž často dochází ke zpožděním a cestující jsou nuceni čekat na nový obslužný personál. Poskytování bezproblémových služeb za rozumnou cenu by se značně ulehčilo, kdyby na každém letišti byl příslušný pouze jeden orgán. Toto by též pomohlo využít množstevní úspory, například při poskytování a provozování vozů a zdvihacích zařízení.

17. Řídící orgán letiště má pracovní povinnosti na celém letišti, a proto by byl vhodný na poskytování komplexních a bezproblémových služeb. Komise proto navrhuje, aby tento orgán převzal odpovědnost za organizaci a financování pomoci, kterou lidé s omezenou pohyblivostí na letišti potřebují využívat. Pomoc by potom mohl poskytovat on nebo by pro tyto účely uzavřel smlouvy s jinými dodavateli. Pokud jde o druhou možnost, bylo by nemyslitelné očekávat od jedné letecké společnosti, aby pro své cestující a cestující, kteří mění leteckého dopravce, poskytovala na celém letišti pomoc mezi terminálem, který využívá a ostatními terminály.

18. Druhým cílem by mělo být zamezení tomu, aby byly letecké společnosti podporovány ke snižování počtu přepravovaných osob s omezenou pohyblivostí. Kdyby byla na každém letišti, kde má zastoupení, odpovědná letecká společnost a musela by nést náklady přibližně úměrné počtu přepravovaných cestujících s omezenou pohyblivostí, mohly by se některé pokusit přepravit jich co nejméně. Jelikož by nemohly přímo odmítnout jejich přepravu bez toho, aby porušily podmínku spravedlivého zacházení, mohly by lidi s omezenou pohyblivostí odradit tím, že by jim poskytovaly špatné služby nebo by porušovaly bezpečnostní pravidla. Po rozšíření takového renomé by se jim lidé s omezenou pohyblivostí vyhýbali. Většina dopravců by takovým praktikám odolala, ale jakmile by je někteří z nich přijali a značně by tím ušetřili, ostatní by byli nuceni je následovat. Výsledkem by byly zredukované skutečné možnosti letecké dopravy.

19. Tomu by se dalo předejít, kdyby byly letecké společnosti zpoplatněny úměrně počtu cestujících přepravených na letiště a z něj, takže by byly nezávislé na počtu přepravovaných osob s omezenou pohyblivostí. Takový přístup by výrazně zmenšil motivaci leteckých společností snižovat jejich počet (celkem by se neodstranila, protože letecké společnosti by je musely poskytovat na palubě letadla). Dalo by se to uskutečnit vytvořením centralizovaného systému na každém letišti a jeho organizátor by měl povolené vybírat poplatky od všech leteckých společností za využití letiště úměrně k počtu cestujících, které na letiště a z něj dopraví. Opět je řídicí orgán letiště vhodný k vybírání poplatku, který by měl být odvozený od nákladů, transparentní a stanovený po poradě s leteckými dopravci. Všechny letecké společnosti využívající letiště by musely tento poplatek zaplatit, ať už půjde o dopravce Společenství nebo ze třetí země.

20. Nařízení by potom řídicím orgánům letiště ukládalo za povinnost poskytovat cestujícím s omezenou pohyblivostí uvedené služby (viz příloha I návrhu), aby bylo dosaženo některých sociálních cílů. To neznamená, že by se omezovalo na jediný model platný za každých okolností; ale spíše by umožňovalo více pružnosti. Zprv normy kvality by se nezaváděly ústředně, ale každý řídicí orgán by je sám definoval spolu s požadavky na zdroje po poradě s leteckými dopravci využívajícími letiště a organizacemi zastupujícími cestující s omezenou pohyblivostí. To by umožnilo přizpůsobení norem a specifikací velikosti a tvaru jednotlivých letišť a typů používaných letadel.

21. Zadruhé by navrhované nařízení každému řídicímu orgánu ponechávalo volnost při rozhodování o tom, zda bude poskytovat pomoc vlastními silami nebo zda obstarat služby od dodavatelů, včetně leteckých společností, pokud by dodržely podmínky právních předpisů Společenství o veřejných zakázkách¹³. Pokud by byla pomoc zajištěna externě, řídicí orgán by rozhodoval o tom, zda uzavřít jednu smlouvu nebo rozdělit nákup služeb mezi více dodavatelů podle terminálu, letecké společnosti nebo podle svého výběru nejvhodnější varianty. Je třeba připomenout, že na služby dodávané řídicími orgány letišť se nevztahuje směrnice o pozemním odbavení¹⁴. Ta se vztahuje na služby poskytované uživatelům letišť (zejména leteckými dopravci) dodavateli a má za cíl vytvořit svobodný přístup na trh v rámci některých omezení. Tyto dva předpisy by se tedy nepřekrývaly a nevyvolávaly by problémy se vzájemnou provázaností.

Pomoc na palubě letadla

22. Některé služby cestujícím s omezenou pohyblivostí jsou poskytované na palubě letadla, a tak jsou za ně přirozeně odpovědní letečtí dopravci. Například přeprava invalidních vozíků a dalšího vybavení pro osoby s omezenou pohyblivostí a přeprava slepeckých psů, u nichž většina leteckých společností souhlasí s přijetím na palubu (viz příloha II navrženého nařízení). V případě letů uskutečněných z letiště na území členského státu navrhuje Komise, aby se od leteckých společností žádalo bezplatné poskytování těchto služeb.

Oznámení potřeb pomoci

¹³ Směrnice Rady 93/38/EHS ze dne 14. června 1993 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací - Úř. věst. L 199, 9.8.1993

¹⁴ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství - Úř. věst. L 272, 25.10.1996.

23. Znalost zvláštních potřeb cestujících s omezenou pohyblivostí před cestou by pomohla letištím a leteckým společnostem zorganizovat pomoc, poskytnout rychlý servis a využít co nejlépe svých zdrojů. V současnosti se jim často nedá vědět včas a musí se organizačně přizpůsobit jak nejlépe umí. Bylo by příliš mnoho požadovat, aby bylo včasné oznámení podmínkou pomoci, jestliže mnohá letiště a letecké společnosti poskytují uspokojující služby i bez toho. Právní předpisy Společenství by měly cestující spíše povzbudit k včasnému oznámení, než z něj vytvářet povinnost. Komise navrhuje mechanismus, který vytváří rovnováhu. V případě, že by cestující s omezenou pohyblivostí dali o svých potřebách vědět dopředu, letiště by byla povinná jim pomoci takovým způsobem, aby stihli své lety. V případě neexistence předběžného sdělení by letiště pouze musela udělat vše proto, aby zabezpečila, že cestující stihnou své lety. To by motivovalo k včasnému oznámení bez vytvoření povinnosti, což by bylo chápáno jako krok zpět vzhledem k současné praxi.

Prosazování

24. Pokud letecké společnosti a letiště nesplní svoje povinnosti, cestující s omezenou pohyblivostí jsou v nevýhodné situaci, proto bude přísné prosazování navrhovaného nařízení nevyhnutelné. Návrh Komise proto zahrnuje také článek, ve kterém se po členských státech požaduje, aby stanovily sankce za nedodržení nařízení a aby navrhly orgány odpovědné za prosazení tohoto nařízení a vyřízení stížností cestujících. Mimochodem tato ustanovení jsou velmi blízká ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady o náhradách a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů¹⁵.

4. SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

25. Společenství vytvořilo v letecké dopravě vnitřní trh, ve kterém dopravci provozují lety podle stejných pravidel. To platí nejen pro přístup na trh, ale i pro ochranu cestujících. Podobně jako jiní cestující v letecké dopravě, mnozí lidé s omezenou pohyblivostí cestují mezi členskými státy a tak by mohli využít ochrany harmonizované na nejvyšší úrovni. Bez harmonizace by v nejlepší případě měli různá práva a v nejhorším vůbec žádnou právní ochranu. Navíc by pro ně bylo těžké vědět, jaká práva mají kdekoli by v Evropě cestovali, a tak trvat na jejich dodržování. Pokud jde o letecké společnosti, bez harmonizace by musely pracovat podle celého spektra pravidel, a tak čelit vyšším nákladům a těžkopádným postupům. Následně by vnitrostátní právní předpisy, za předpokladu, že by všechny poskytovaly vysoký stupeň ochrany, nedosáhly hlavní cíle Společenství a spíše by jejich dosažení bránily.

26. Společenství již ví dlouho o potřebě harmonizovat předpisy, pokud jde o ochranu cestujících v letecké dopravě. Přijalo právní předpisy o náhradách za odepření nástupu na palubu¹⁶, o odpovědnosti leteckého dopravce¹⁷ a nedávno o náhradách a pomoci cestujícím v

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 - Úř. věst. L 46, 17.2.2004.

¹⁶ Nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě - Úř. věst. L 36, 8.2.1991.

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod - Úř. věst. L 140, 30.5.2002.

letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů¹⁸. Společenství přijalo navíc právní předpisy o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy, které běžně zahrnují leteckou dopravu¹⁹. Navrhované nařízení by proto bylo posledním v řadě. Společenství nemá k vytvoření práv pro cestující v letecké dopravě jiné prostředky než legislativní.

27. Cestující, letiště a letecké společnosti by společně měli prospěch z přesných a úplných pravidel. Letecká doprava je vysoce zmezinárodněným odvětvím, takže rozdíly mezi vnitrostátními předpisy mohou způsobovat vážné problémy. Navíc se rozhodnutí zahrnující práva cestujících musí často přijímat hned, čímž přidávají na hodnotě přesným předpisům na úrovni Společenství. Proto je nařízení lepším prostředkem než směrnice, což se potvrdilo už při jiných opatřeních přijatých na ochranu práv cestujících v letecké dopravě.

28. Komise omezila svůj návrh na oblasti, kde jsou přesná pravidla Společenství nutná a zúčastněnými stranami skutečně žádaná. Nařízení by obsahovalo seznam pomoci, která se má poskytovat na letištích a na palubách letadel, ale nedefinovalo by přesně ani nespecifikovalo, jak se má poskytovat; též by nezahrnovalo jiná témata jako toalety na palubě letadla. I když Komise souhlasí s tím, že z podrobnější harmonizace by měli prospěch jak cestující s omezenou pohyblivostí, tak letečtí dopravci, domnívá se, že harmonizace prostřednictvím mezinárodně uznávaných doporučení by zachovala pružnost a umožnila by přizpůsobit se zvláštním okolnostem.

29. Komise proto podporuje práci Evropské konference pro civilní letectví o usnadnění dopravy cestujícím s omezenou pohyblivostí. Její doporučení poskytují obsáhlý návod pomoci pro lidi s omezenou pohyblivostí, ve kterém jsou informace určené jim, leteckým společnostem a personálu letiště, týkající se komunikačních možností, školení pracovníků, přístupnosti letiště, úpravy nástupu na palubu a výstupu z ní, pomoci na palubě, zařízení v letadle a skupinového cestování. Kodex správného chování při pozemním odbavování pro osoby s omezenou pohyblivostí stanoví další zásady a normy.

30. Návrh Komise se vyhýbá tématům, které jsou vhodnější pro doporučení, a omezuje se na oblasti, kde potřeba opatření Společenství je jasná a široce přijatelná. Z tohoto důvodu je úměrný vytyčeným cílům a přiměřený okolnostem, za kterých se uskutečňuje.

5. HODNOCENÍ SOCIÁLNÍHO A HOSPODÁŘSKÉHO VLIVU

Sociální vliv

31. Mezi lidmi s omezenou pohyblivostí nepatří jen fyzicky postižení lidé, jejichž počet ve Společenství se odhaduje na přibližně 45 miliónů lidí, tj. 10 % populace, ale i ostatní, kteří bez pomoci nejsou schopni využít leteckou dopravu. Jsou to často starší lidé, kteří nedokáží přejít delší vzdálenosti na velkých moderních letištích, i když v běžném životě jsou pohybliví. Odhaduje se, že z cestujících, kteří nastupují a vystupují z paluby letadla na letištích v členských státech, využívá pomoci asi 1 % cestujících na pravidelných letech²⁰ a 1,6 %

¹⁸ Nařízení (ES) č. 261/2004.

¹⁹ Směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy - Úř. věst. L 158, 23.6.1990.

²⁰ Zdroj: Asociace evropských leteckých společností zastupujících provozovatele pravidelných letů a služeb kromě regionálních leteckých společností.

na charterových letech²¹ celkem zhruba sedm miliónů případů pomoci za rok. Z dlouhodobého hlediska bude stárnutí populace zvyšovat počet fyzicky i jinak postižených lidí – převážná část postižení se vyskytuje několikanásobně častěji u starších občanů než u celkové populace – a osob, které jsou nedostatečně pohyblivé na to, aby cestovaly letecky bez pomoci.

32. Návrh by měl značně přispět k dosažení důležitého sociálního cíle, aby lidé s omezenou pohyblivostí mohli navzdory nárůstu jejich počtu a konkurenčních tlaků na letecké společnosti též užívat výhody porovnatelných možností letecké dopravy. Bez těchto možností by ztratili nejen přímé výhody letecké dopravy, ale nepřímo i možnost plného začlenění do hospodářského a sociálního života společnosti. Nebyli by například schopni cestovat za prací, navštívit rodinu a přátele a jet na prázdniny jako ostatní občané. Z tohoto důvodu by se jim na letištích a palubách letadel měla bezplatně poskytovat pomoc k uspokojení jejich potřeb.

33. Nařízení by zaručovalo pomoc nejen při přesunu od přepážky k odbavení do letadla a z letadla do haly pro výdej zavazadel, což je dnešní běžná praxe, ale také z určeného místa příjezdu na letiště k letadlu a z letadla na určené místo odjezdu z letiště. Kdyby se tato odpovědnost dala na každém letišti jednomu orgánu, vytvořily by se podmínky bezproblémového servisu bez přerušování a zpoždění, dokonce i v případě, kdy cestující mění dopravce a přepravuje se mezi terminály.

34. Řídící orgán letiště má odpovědnost za širokou škálu služeb na celém letišti, a tak se více hodí k výkonu této úlohy než jednotlivé letecké společnosti, což vzala Komise v návrhu na vědomí. Navzdory dlouhým diskuzím se nebyly letecké společnosti a letiště schopny dohodnout na tom, kdo by měl mít odpovědnost, a je nepravděpodobné, že by tomu bylo v budoucnu jinak. Proto, kdyby tento stav přetrvával, cestujícím s omezenou pohyblivostí by byly poskytovány služby buď neúplné, nebo problémové.

Hospodářský vliv

35. Cestujícím s omezenou pohyblivostí by se na všech letištích měla zaručit bezplatná pomoc na vysoké úrovni. Také by se jim mělo zaručit, že tento trend bude v budoucnu pokračovat i přes narůstající náklady a tlak na letecké společnosti snižovat náklady, aby obstály v konkurenčním boji. Náklady na pomoc na letišti pro cestující na invalidních vozíčkách se odhaduje na 24 €²² nebo 30 €²³, při příletu a odletu také, což představuje skromné náklady, kdyby se celkové náklady na osoby s omezenou pohyblivostí rozpočetly mezi všechny cestující v Evropě (zhruba 590 miliónů cestujících v roce 2003). V současnosti nabízejí letecké společnosti tyto služby bez poplatku, takže toto nařízení by nepředstavovalo úplně novou kategorii nákladů v odvětví. Je třeba podotknout, že na jedné straně ne všichni cestující s omezenou pohyblivostí potřebují veškerou pomoc a na druhé straně, že nařízení by vyžadovalo rozšíření nabízeného spektra služeb.

36. Pomoc lidem s omezenou pohyblivostí oslabuje v současnosti zisky leteckých společností, zejména pokud cestují s levnějšími letenkami. Při konkurenčním tlaku na snižování nákladů a z dlouhodobého pohledu při nárůstu počtu cestujících s omezenou pohyblivostí podmíněného stárnutím populace, je nepravděpodobné, že letecké společnosti budou i nadále poskytovat pomoc na letištích na současné úrovni. Rozhodující otázkou potom je, jak rozložit

²¹ Zdroj: Mezinárodní asociace leteckých dopravců zastupující provozovatele charterových letů.

²² Zdroj: Mezinárodní asociace leteckých dopravců.

²³ Zdroj : Asociace evropských leteckých společností.

náklady mezi různé účastníky tak, aby se minimalizovala motivace snižovat počet dopravených lidí s omezenou pohyblivostí.

37. Současný stav nelze dále zachovat. Každá letecká společnost by poskytovala omezenou pomoc svým vlastním cestujícím, obvykle zdarma. Letecká společnost by měla hospodářskou motivaci snižovat počet cestujících s omezenou pohyblivostí a často by to mohla uskutečnit bez toho, aby porušila zákaz odepření přepravy. V současnosti téměř všichni dopravci přijímají odpovědnost za dopravu a pomoc lidem s omezenou pohyblivostí a nesou s tím spojené náklady. Nicméně kdyby některý z nich svou politiku změnil, hospodářský tlak by ostatní přinutil ho následovat nebo pomoc zpoplatnit. Oboje by bylo nepřijatelné.

38. Navrhované řešení by těmto problémům předešlo, jelikož poplatek vybíraný od každé letecké společnosti by byl úměrný celkovému množství cestujících, kteří nastupují nebo vystupují z letadla na letišti. Poplatek by byl nezávislý na počtu dopravených cestujících s omezenou pohyblivostí, takže letecká společnost by měla jen nízkou hospodářskou motivaci snižovat jejich počet. Návrh by znamenal jeden dodatečný druh nákladů v odvětví, a to náklady na rozšířenou pomoc, pokud o ni lidé požádají. Jeho hlavním hospodářským významem by mělo být změnit způsob, jakým je pomoc na letištích organizována a financována. Odpovědnost by se přesunula z leteckých dopravců na řídicí orgány letišť. Řídicí orgány letišť by však náklady nenesly samy, ale vybíraly by poplatky od leteckých společností, které využívají jejich letiště. Letecké společnosti by postoupily tyto náklady na všechny své cestující, a tak by se náklady rozdělily na velký počet občanů. A osoba s omezenou pohyblivostí by již nepředstavovala náklady navíc, ale vítaného cestujícího ve všech etapách, od rezervace letenky až po příjezd do místa určení.

6. POZNÁMKY K JEDNOTLIVÝM ČLÁNKŮM

Článek 1 stanoví základní účel a působnost nařízení.

Článek 2 definuje pojmy užití v nařízení.

Článek 3 zakazuje leteckým dopravcům a provozovatelům souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy odepřít lidem s omezenou pohyblivostí přepravu z důvodu omezené pohyblivosti. A to aniž jsou dotčeny některé výjimky a odchylky, zejména z odůvodněných bezpečnostních důvodů stanovených zákonem podle článku 4.

Článek 5 dává osobám s omezenou pohyblivostí právo na soubor pomoci na letištích uvedených v příloze I při příletu, odletu a tranzitu; též obsahuje ustanovení o včasném oznámení potřeby pomoci.

Článek 6 stanoví odpovědnost řídicích orgánů letišť za bezplatné poskytování pomoci uvedené v článku 5 a povoluje jim vybírat poplatky k jejímu financování od leteckých dopravců.

Článek 7 vyžaduje, aby řídicí orgán letiště po důkladné poradě stanovil normy kvality této pomoci.

Článek 8 vyžaduje, aby letečtí dopravci poskytovali osobám s omezenou pohyblivostí bezplatnou pomoc na palubě letadla podle přílohy II.

Článek 9 vyžaduje, aby letečtí dopravci a provozovatelé souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy uskutečnili některá opatření ohledně včasného oznámení potřeby pomoci.

Článek 10 zakazuje omezování a zproštění odpovědnosti vyplývající z tohoto nařízení.

Článek 11 vyžaduje, aby členské státy určily orgány odpovědné za prosazování tohoto nařízení a za vyřizování stížností.

Článek 12 vyžaduje, aby členské státy stanovily sankce za porušení povinnosti.

Článek 13 vyžaduje, aby Komise podala zprávu o fungování a výsledcích nařízení.

Článek 14 stanoví datum vstupu tohoto nařízení v platnost.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o právech osob s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise²⁴,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²⁵,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²⁶,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy²⁷,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Jednotný trh leteckých služeb by měl být ku prospěchu všeobecně. Proto by osoby trpící nevýhodou omezené pohyblivosti, způsobené postižením, věkem nebo jiným faktorem, měly mít možnost využívat letecké dopravy, která je srovnatelná s leteckou dopravou pro ostatní občany.
- (2) Osoby s omezenou pohyblivostí by proto měly mít k dopravě přístup a neměly by být odmítnuty z důvodu jejich nedostatku pohyblivosti, kromě zákonem stanovených odůvodněných případů.
- (3) Toto nařízení by se nemělo dotýkat práv cestujících, stanovených právními předpisy Společenství, a zejména směnicí Rady 90/314/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy²⁸ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů²⁹.
- (4) Aby měly osoby s omezenou pohyblivostí možnost využívat letecké dopravy, která je srovnatelná s leteckou dopravou pro ostatní občany, měla by jim být poskytována

²⁴ Úř. věst. C XX, XX, s. XX

²⁵ Úř. věst. C XX, XX, s. XX

²⁶ Úř. věst. C XX, XX, s. XX

²⁷ Úř. věst. C XX, XX, s. XX

²⁸ Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59.

²⁹ Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1.

na letištích a na palubách letadel pomoc, která odpovídá jejich zvláštním potřebám a v zájmu sociálního začlenění by jim tato pomoc měla být poskytována zdarma.

- (5) Pomoc poskytovaná na letištích, která se nacházejí na území členského státu, na které se vztahuje smlouva, by měla mimo jiné umožnit osobám s omezenou pohyblivostí dostat se z určeného místa příjezdu na letišti do letadla a z letadla na určené místo odjezdu z letiště, včetně nástupu a výstupu. Pomoc by měla být organizována tak, aby se zabránilo přerušení a zpoždění a zároveň existovala záruka vysokých a rovnocenných norem po celém Společenství a využívalo se lépe zdrojů, ať už se jedná o jakékoliv letiště nebo leteckého dopravce.
- (6) Aby bylo těchto cílů dosaženo, pomoc na letištích by měla být poskytována ústředním subjektem. Vzhledem k tomu, že řídicí orgány letišť hrají ústřední úlohu v zabezpečování služeb na svých letištích, měla by být tato odpovědnost svěřena jim.
- (7) Pomoc by měla být financována tak, aby se břemeno rozložilo spravedlivě na všechny cestující, kteří používají letiště, a cestující s omezenou pohyblivostí nebyly odrazeni od letecké dopravy. Poplatek vybíraný za každého leteckého dopravce, který použije letiště, poměrně podle počtu cestujících, které přepravuje na letiště nebo z něj, se zdá být nejúčinnější cestou financování.
- (8) Aby měly osoby s omezenou pohyblivostí možnost využívat letecké dopravy, letečtí dopravci by měli být povinni poskytovat některé formy pomoci na palubě letadla.
- (9) Protože cíle navrhovaného opatření, které spočívají v zaručení vysokých a rovnocenných úrovní ochrany a pomoci ve všech členských státech a zabezpečení, toho, že hospodářské subjekty podnikají podle harmonizovaných podmínek jednotného trhu, nemohou být dostatečně dosaženy členskými státy a mohou proto, z důvodu rozsahu nebo účinků opatření, být lépe dosaženy na úrovni Společenství, Společenství může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity, stanovené v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle tohoto článku nepřekročí toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (10) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zabezpečit, aby byly tyto sankce používány. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.
- (11) Členské státy by měly zajistit a kontrolovat soulad s tímto nařízením a určit vhodný orgán k provádění těchto kontrolních úkolů. Tato kontrola by se neměla dotýkat práv osob s omezenou pohyblivostí žádat náhradu prostřednictvím soudů v souladu s vnitrostátními právními předpisy.
- (12) Toto nařízení dodržuje základní práva a zásady uznané zejména Chartou základních práv Evropské unie,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla ochrany a pomoci pro osoby s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě.
2. Ustanovení tohoto nařízení se použije na osoby s omezenou pohyblivostí v letecké dopravě při odletu, přiletu nebo tranzitu přes letiště, které je na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.
3. Toto nařízení se vztahuje na poskytování služeb v letecké dopravě, jestliže odlet je z letiště na území některého členského státu, na které se vztahuje Smlouva, nebo z letiště ve třetí zemi, jestliže je let součástí cesty, která začala ve Společenství, za podmínky, že provozující letecký dopravce je dopravcem Společenství.
4. Toto nařízení se nedotýká práv cestujících, stanovených směrnicí Rady 90/314/EHS o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení platí následující definice:

- a) „osobou s omezenou pohyblivostí“ se rozumí každá osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), duševní nezpůsobilosti, věku nebo jakékoli jiné příčiny tělesné nebo duševní nezpůsobilosti a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována zvláštní pozornost a přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím;
- b) „leteckým dopravcem“ se rozumí podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí;
- c) „provozujícím leteckým dopravcem“ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím;
- d) „leteckým dopravcem Společenství“ se rozumí letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům³⁰;

³⁰ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

- e) „provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy“ s výjimkou leteckého dopravce se rozumí organizátor ve smyslu čl. 2 odst. 2 a 3 směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy;
- f) „řídícím orgánem letiště“ se rozumí orgán, který má podle vnitrostátních právních předpisů za úkol správu a řízení letištní infrastruktury, koordinaci a kontrolu činností různých dopravců přítomných na letišti nebo daného letištního systému;
- g) „uživatelé letiště“ se rozumí jakákoliv fyzická nebo právnická osoba provozující leteckou přepravu cestujících z daného letiště nebo do daného letiště;
- h) „výborem uživatelů letiště“ se rozumí výbor zástupců uživatelů letiště nebo organizace, která je zastupuje;
- i) „rezervací“ se rozumí skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována.

Článek 3

Zákaz odmítnout přepravu

1. Letecký dopravce nebo jeho zprostředkovatel nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nesmí z důvodu omezené pohyblivosti odmítnout rezervaci letu z letiště, na které se vztahuje toto nařízení.
2. Letecký dopravce nebo jeho zprostředkovatel nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nesmí odmítnout přijmout na palubu osobu s omezenou pohyblivostí při odletu na letišti, na které se vztahuje toto nařízení:

a) pokud má tato osoba rezervaci na daný let a dostaví se osobně k odbavení:

jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu nebo

pokud není čas stanoven, nejpozději do šedesáti minut před zveřejněným časem odletu nebo

b) pokud jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedeni z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.

Článek 4

Výjimky, zvláštní podmínky a informace

1. Bez ohledu na ustanovení článku 3 smí letecký dopravce nebo jeho zprostředkovatel nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy odmítnout

rezervaci nebo odmítnout přijmout na palubu osobu s omezenou pohyblivostí nebo požadovat, aby tato osoba s omezenou pohyblivostí, která cestuje, byla v doprovodu jiné osoby za účelem splnění příslušných požadavků na bezpečnost, které stanoví zákon nebo pokud velikost letadla nebo odůvodněná nepřítomnost palubních průvodčích brání přepravě osob s omezenou pohyblivostí, včetně nástupu a výstupu z paluby letadla.

2. Pokud letecký dopravce nebo jeho zprostředkovatel nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy využije podmínky podle odstavce 1 musí písemně do pěti pracovních dnů od rezervace nebo odmítnutí nástupu na palubu nebo z důvodu podmínky doprovodu informovat tuto osobu s omezenou pohyblivostí o důvodech, které ho k tomu vedly.
3. Letecký dopravce nebo jeho zprostředkovatel musí na požádání okamžitě poskytnout k dispozici bezpečnostní pravidla, která se vztahují na dopravu osob s omezenou pohyblivostí, jakož i eventuální omezení jejich přepravy nebo vybavení pro osoby s omezenou pohyblivostí kvůli velikosti letadla nebo nepřítomnosti palubních průvodčích. Provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy musí tato bezpečnostní pravidla poskytnout okamžitě k dispozici na lety v rámci souborné služby pro cesty, pobyty a zájezdy, které organizuje, prodává nebo nabízí k prodeji.

Článek 5

Právo na pomoc na letištích

1. Při odletu osoby s omezenou pohyblivostí z letiště, na něž se vztahuje toto nařízení, řídicí orgán letiště poskytne pomoc, uvedenou v příloze I tak, aby tato osoba byla schopna zúčastnit se letu, na který má rezervaci, za předpokladu, že se zvláštní potřeby této osoby ohledně pomoci oznámí danému leteckému přepravci nebo provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy alespoň dvacet čtyři hodin před zveřejněným časem odletu.
2. Pokud nebylo učiněno oznámení podle odstavce 1, musí řídicí orgán letiště vyvinout veškeré rozumné úsilí, aby pomoc byla poskytnuta podle přílohy I tak, aby se daná osoba byla schopna zúčastnit letu, na který má rezervaci.
3. Ustanovení odstavců 1 a 2 se použije, :
 - a) pokud se tato osoba dostaví k odbavení:
 - jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo
 - pokud není čas stanoven, nejpozději do hodiny před zveřejněným časem odletu nebo
 - b) pokud se tato osoba dostaví na určené místo na letišti v souladu s čl. 6 odst. 4:

- jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo

- pokud není čas stanoven, nejpozději do dvou hodin před zveřejněným časem odletu.

4. Pokud osoba s omezenou pohyblivostí užívá tranzitních služeb letiště nebo je převedena leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy z letu, který měla rezervovaný na jiný let, řídicí orgán letiště vyvine veškeré rozumné úsilí, aby pomoc byla poskytnuta podle přílohy I tak, aby se daná osoba byla schopna zúčastnit letu, na který má rezervaci.
5. Při příletu osoby s omezenou pohyblivostí na letiště, na které se vztahuje toto nařízení, řídicí orgán letiště vyvine veškeré rozumné úsilí, aby pomoc byla poskytnuta podle přílohy I tak, aby tato osoba byla schopna odjet z letiště podle čl. 6 odst. 4.

Článek 6

Odpovědnost za pomoc na letištích

1. Řídicí orgán letiště poskytne osobám s omezenou pohyblivostí pomoc uvedenou v příloze I zdarma. Řídicí orgán letiště může poskytnout pomoc sám nebo uzavřít smlouvu o jejím poskytování s jinými stranami.
2. Řídicí orgán letiště, který poskytuje pomoc v souladu s odstavcem 1, může pro účely financování této pomoci vybírat poplatek od leteckých dopravců, kteří využívají letiště.
3. Poplatek uvedený v odstavci 2 by měl být odvozený od nákladů, transparentní a stanovený po poradě s výborem uživatelů letiště, pokud je ustanovený. Poplatek se rozdělí mezi letecké dopravce užívající letiště v poměru k počtu cestujících, které každý přepravuje na letiště a z něj.
4. Po poradě s uživateli letiště prostřednictvím výboru uživatelů letiště, tam, kde je ustanoven, a s organizacemi zastupujícími cestující s omezenou pohyblivostí, řídicí orgán letiště určí místa příletu a odletu uvnitř budov terminálů i mimo něj, na kterých mohou osoby s omezenou pohyblivostí snadno oznámit svůj příjezd na letiště a vyžádat si pomoc. Musí určit tato místa alespoň u vchodů do budov terminálů, u přepážek pro odbavení, ve vlaku, v metru a na zastávkách autobusů, stanovištích taxi a parkovištích nejbližších budov terminálů.

Článek 7

Normy kvality pro pomoc

1. S výjimkou letišť, jejichž roční objem provozu je nižší než 2 miliony cestujících, řídicí orgán stanoví normy kvality pro pomoc uvedenou v příloze I a určí požadavky na zdroje, nutné k jejímu splnění, po poradě s uživateli letiště prostřednictvím výboru

uživatelů letiště, tam, kde je ustaven, a organizací zastupujících cestující s omezenou pohyblivostí. Při stanovování těchto norem je potřebné v plné míře zohlednit mezinárodně uznávané politiky a kodexy chování ohledně usnadnění dopravy pro osoby s omezenou pohyblivostí. Řídící orgán letiště zveřejní své normy kvality.

2. Letecký dopravce nebo řídicí orgán letiště se mohou dohodnout, že pro cestující, které letecký dopravce přepravuje na letiště a z něj, poskytuje řídicí orgán letiště pomoc na vyšší úrovni než stanoví normy uvedené v odstavci 1 nebo poskytnou ke službám uvedeným v příloze I doplňkové služby. Řídící orgán letiště může s cílem financovat oba typy služeb vybírat od leteckého dopravce doplňkový poplatek k poplatku uvedenému v čl. 6 odst. 2, který by měl být transparentní, odvozený od nákladů a stanovený po poradě s daným leteckým dopravcem.

Článek 8

Pomoc leteckých dopravců

Letecký dopravce poskytne zdarma pomoc uvedenou v příloze II osobě s omezenou pohyblivostí při odletu z letiště nebo při tranzitu na letišti, na které se vztahuje toto nařízení, pokud tato osoba splňuje podmínky stanovené čl. 5 odst. 3.

Článek 9

Oznámení potřeb pomoci

1. Letecký dopravce nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijmou na všech prodejních místech na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva, veškerá opatření, která jsou nezbytná k přijetí oznámení potřeb pomoci od osoby s omezenou pohyblivostí, včetně prodeje po telefonu a internetu.
2. Jakmile letecký dopravce nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijme oznámení potřeb pomoci, okamžitě o tom podá informaci:
 - řídicímu orgánu letiště odletu, příletu a tranzitu a
 - provozujícímu leteckému dopravci letu, pokud rezervace nebyla uskutečněna prostřednictvím tohoto dopravce.
3. Ihned po odletu letadla oznámí provozující letecký dopravce řídicímu orgánu letiště místa určení, pokud je umístěno na území členského státu, na který se vztahuje Smlouva, o počtu osob s omezenou pohyblivostí, kteří potřebují pomoc uvedenou v příloze I a o povaze této pomoci.

Článek 10

Vyloučení zproštění odpovědnosti

Povinnosti vůči osobám s omezenou pohyblivostí podle tohoto nařízení se nesmí omezit nebo vyloučit.

Článek 11

Porušení povinnosti

1. Každý členský stát určí orgán odpovědný za prosazování tohoto nařízení, pokud jde o odlety a přílety na letiště, které se nachází na jeho území. V případě potřeby přijme orgán opatření potřebná k zabezpečení dodržování práv osob s omezenou pohyblivostí, včetně souladu s normy kvality uvedenými v čl. 7 odst. 1. Členský stát informuje Komisi o orgánu, která určil.
2. Stížnosti v souvislosti s údajným porušením tohoto nařízení se mohou podávat orgánu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli příslušnému orgánu určenému členským státem. Členské státy přijmou opatření pro informování osob s omezenou pohyblivostí o jejich právech podle tohoto nařízení a o možnosti podat stížnost tomuto určenému orgánu.

Článek 12

Sankce

Členský stát stanoví sankční režim, který se použije na porušení ustanovení tohoto nařízení a přijme veškerá opatření nezbytná k zabezpečení jejich provedení. Stanovené pokuty musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi tato ustanovení nejpozději do data vstupu v platnost a okamžitě ji informují o všech dalších změnách.

Článek 13

Zpráva

Nejpozději do 1. ledna 2010 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování a výsledcích tohoto nařízení. Ke zprávě jsou v případě potřeby přiložené návrhy právních předpisů, kterými se ustanovení tohoto nařízení podrobně provádí nebo revidují.

Článek 14

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem --³¹.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

³¹ Rok po zveřejnění v Úředním věstníku

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA I

Pomoc řídicího orgánu letiště

Pomoc a úpravy nutné k tomu, aby se osobám s omezenou pohyblivostí umožnilo:

- sdělit svůj příjezd na letiště a žádost o pomoc na určených místech uvnitř budov terminálů a mimo ně podle čl. 5 odst. 6;
- přesunout se z určeného místa k přepážce pro odbavení;
- projít odbavením, včetně zavazadel;
- přesunout se od přepážky pro odbavení do letadla, po absolvování pasové, celní a bezpečnostní kontroly;
- nastoupit na palubu letadla pomocí výtahu, invalidních vozíků nebo jiné nutné pomoci;
- přesunout se od dveří letadla na sedadlo;
- uložit a opět převzít zavazadlo;
- přesunout se ze svých sedadel ke dveřím letadla;
- vystoupit z paluby letadla pomocí výtahu, invalidních vozíků nebo jiné nutné pomoci;
- přesunout se z letadla do haly a převzít zavazadlo po absolvování pasové, celní a bezpečnostní kontroly;
- přesunout se z haly pro výdej zavazadel na určené místo;
- stihnout letecký přípoj v případě tranzitu, podle potřeby s pomocí během letu a na letišti uvnitř budov terminálů a mezi nimi.

Pozemní obsluha vybavení pro osoby s omezenou pohyblivostí včetně elektrických invalidních vozíků (je třeba oznámit dvacet čtyři hodin předem s možností omezení, pokud jde o místo na palubě letadla).

Dočasná náhrada za zničené nebo ztracené vybavení pro osoby s omezenou pohyblivostí.

Případná pozemní obsluha psů pro doprovod s osvědčením.

Sdělení informací potřebných pro let přístupnými formami.

PŘÍLOHA II

Pomoc leteckých dopravců

Na přepravu psů pro doprovod s osvědčením na palubě se vztahují vnitrostátní právní předpisy a na lety, jejichž plánovaná doba nepřesahuje pět hodin.

Doprava jednoho kusu vybavení pro osoby s omezenou pohyblivostí na cestujícího včetně elektrických invalidních vozíků (je třeba oznámit dvacet čtyři hodin předem s možností omezení, pokud jde o místo na palubě letadla).

Sdělení informací týkajících se letu přístupnými formami.

Úprava sedadel na žádost podle potřeb lidí s omezenou pohyblivostí a s přihlédnutím k bezpečnostním pravidlům.