

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě (průběžný program)

COM(2013) 130 final

(2013/C 327/20)

Zpravodajka: **paní ANGELOVA**Spoluzpravodaj: **pan HENCKS**

Dne 16. dubna 2013 se Evropský parlament a dne 16. července 2013 Rada Evropské unie, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

společných pravidel náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě (průběžný program)

COM(2013) 130 final.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 20. června 2013.

Na 491. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 10. a 11. července 2013 (jednání dne 11. července 2013), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 136 hlasy pro, 6 hlasů bylo proti a 7 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá dodatečnou právní jistotu, kterou stávající návrh přináší cestujícím v letecké dopravě a leteckým dopravcům tím, že poskytuje přesnější definice příslušných pojmů používaných v nařízení, a zohledňuje tedy zásady Evropského soudního dvora a stanovují pevný právní rámec. EHSV však lituje, že návrh Komise neposkytuje vysokou úroveň ochrany spotřebitele.

1.2 EHSV v podstatě schvaluje opatření, jež musí letečtí dopravci přijmout v různých podmínkách za účelem odškodnění cestujících v případě významných zpoždění, přesměrování a změny času odletu a s cílem zvýšit celkové pohodlí cestujících v případě zpoždění či zmeškání letů. EHSV ovšem nesouhlasí zejména s plánovanou náhradou škody v případě zpoždění, významného zpoždění letů a letů na krátkou vzdálenost, u nichž se návrh vzdaluje judikatuře Soudního dvora Evropské unie v této věci.

1.3 EHSV oceňuje, že návrh je předkládán poté, co proběhlo rozsáhlé posouzení dopadů, a připomíná, že účinné a včasné provádění legislativního balíčku SES II+ je důležitým nástrojem, jenž by měl vést ke snížení nákladů leteckých dopravců.

1.4 EHSV odmítá návrh Komise na prodloužení mezní lhůty, po jejímž uplynutí má cestující právo na náhradu škody, čímž se odchyluje od tří po sobě následujících rozsudků Evropského soudního dvora.

1.5 EHSV chápe důvody pro významné navýšení mezní lhůty pro náhradu škod u dálkových cest, ale vyzývá Komisi, aby pokračovala v úsilí o to, nalézt pobídky pro letecké dopravce, aby jejich skutečné výkony byly lepší, než stanovují mezní lhůty. Výše uvedená zpoždění by měla být dále snížena pro osoby se zdravotním postižením či omezenou pohyblivostí, aby byly zohledněny specifické dopady významných zpoždění pro tyto osoby.

1.6 EHSV hodnotí kladně zavedení mezní lhůty a fakt, že pokud letecký dopravce nemůže cestujícího přesměrovat s využitím vlastních služeb, musí zvážit jiné dopravce nebo jiné druhy dopravy. Výbor se však domnívá, že lhůta 12 hodin, než budou poskytnuty jiné druhy dopravy nebo služby jiného dopravce, je příliš dlouhá. Cestující by dále měli mít právo odmítnout cestu jiným druhem dopravy (např. bus, vlak nebo loď). EHSV opakuje svůj návrh vytvořit fond „sdílené odpovědnosti“ pro návrat či přesměrování cestujících s jinými leteckými dopravci za účelem pokrytí dodatečných nákladů spojených s co nejsnadnějším přesunem k jinému dopravci.

1.7 Co se definice mimořádných okolností týče, je Výbor toho názoru, že by mělo být jasně uvedeno, že zpoždění, změna letového řádu nebo zrušení letu mohou být považovány za mimořádné okolnosti pouze tehdy, jestliže tyto okolnosti:

1. svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce,

2. jsou mimo jeho kontrolu a

3. nebylo jim možné předejít, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

Potom bude muset být pokaždé, když se použijí mimořádné okolnosti, posouzeno, zda vzniklé okolnosti skutečně splňují všechny tyto tři podmínky, což nebude vždy platit v případě některých okolností uvedených v příloze 1 návrhu nařízení (např. zdravotní či bezpečnostní rizika, povětrnostní podmínky nebo pracovní spory).

1.8 EHSV žádá Komisi o právní předpis, který bude neutrální k ostatním druhům dopravy, aby se neporušila zásada rovného zacházení a nevytvářel se protekcionismus poškozující ostatní druhy dopravy.

2. Úvod

2.1 Zlepšení letecké dopravy v Evropě patří v posledních letech k jedné z priorit Evropské komise. Dodržování stále přísnějších unijních předpisů týkajících se jednotného evropského nebe, bezpečnosti, účinnosti a dopadu letectví na životní prostředí⁽¹⁾ zlepšilo provozování leteckých služeb a posílilo nabytá práva osob v letecké dopravě. EHSV vypracoval stanoviska ke všem relevantním textům⁽²⁾, a vyzval Komisi, aby pokračovala v započatém úsilí stejným směrem, jelikož je třeba další práce.

2.2 Vzhledem k tomu, že cestování letadlem již není žádným luxusem, nýbrž je nutné za účelem naplnění potřeb obchodu a samozřejmých práv volného pohybu evropských občanů, se EHSV domnívá, že ještě existují oblasti, jež musí být podrobněji prozkoumány s cílem zaručit práva cestujících a poskytnout leteckým dopravcům stabilní právní a obchodní prostředí, které jim umožní na vysoce konkurenčním trhu uspět. K oblastem vyžadujícím zlepšení právního rámce a účinnější provádění stávající legislativy patří pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě.

3. Shrnutí dokumentu Komise

3.1 Tímto návrhem se mění stávající nařízení č. 261/2004 a podnětem pro jeho předložení bylo několik skutečností:

— letecké společnosti často nepřiznávají cestujícím práva, na něž mají nárok v případě, že je jim odepřen nástup na palubu, v případě významného zpoždění nebo zrušení letu nebo v případě nesprávně zasláných zavazadel;

— Komise v roce 2011 zjistila, že v důsledku mezer a nedostatků ve stávajících pravidlech nejsou tato pravidla jednotně prováděna ve všech členských státech a různými operátory v odvětví letecké dopravy;

— judikatura Soudního dvora měla klíčovou úlohu, např. tím, že stanovila, co se považuje za „mimořádnou okolnost“, jakož i práva na náhradu škody v případě významného zpoždění.

3.2 Hlavním cílem návrhu je zaručit základní práva cestujících v letecké dopravě, k nimž patří právo na informace, proplacení výdajů, přeměrování, pomoc při čekání na odlet a odškodnění za určitých podmínek⁽³⁾, přičemž zohledňuje finanční dopady na odvětví letecké dopravy a zajišťuje, aby letečtí dopravci provozovali svou činnost v harmonizovaných podmínkách na liberalizovaném trhu.

3.3 Návrh se zabývá třemi hlavními oblastmi, v nichž jsou dle Komise třeba další opatření za účelem lepšího provádění nařízení, tj. účinně harmonizované prosazování práv EU, jejich snadnější užívání v praxi a zvyšování povědomí veřejnosti o těchto právech. Návrh vyhovuje doporučení EP o potřebě „větší právní jistoty, větší jasnosti, pokud jde o výklad těchto nařízení, a jejich jednotného uplatňování v celé EU“⁽⁴⁾.

3.4 Legislativní reforma nařízení č. 261/2004 navrhovaná Evropskou komisí tedy:

— začleňuje zásady judikatury Soudního dvora;

— definuje rozsah a přesný význam „mimořádných okolností“, za nichž letecký dopravce nemusí poskytovat náhradu škody v případě zrušení letu, významného zpoždění nebo zmeškání navazujícího letu;

— stanovuje práva cestujících v případě zmeškání navazujícího letu v důsledku zpoždění nebo změny letového řádu předchozího letu;

— stanovuje jednotný limit zpoždění, při němž má cestující nárok na občerstvení a stravu;

— pokrývá další aspekty, jako např. informování cestujících, právo na opravu chyb v zápisu jmen, a současně přiznává leteckým dopravcům právo požadovat náhradu škody od třetích stran odpovědných za narušení letů.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 125–130, Úř. věst. C 376, 22.12.2011, s. 38–43, Úř. věst. C 198, 10.7.2013, s. 9–13.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Usnesení EP ze dne 29. března 2012 o fungování a uplatňování nabytých práv osob v letecké dopravě (2011/2150 (INI)).

4. Obecné připomínky

4.1 EHSV lituje, že návrh nerespektuje celou judikaturu Soudního dvora EU a odklání se od ní v jednom z nejdůležitějších aspektů z hlediska práv cestujících. Nicméně uznává, že v oblastech, do nichž Komise judikaturu Soudního dvora začlenila, návrh zlepšuje platné nařízení.

4.2 EHSV vyjadřuje spokojenost s tím, že stávající návrh zdá se koriguje většinu nedostatků obsažených v předchozí verzi, na něž poukazovalo jak dané odvětví, tak cestující⁽⁵⁾, a tyto nedostatky vyjasňuje v rámci řady definic.

4.2.1 Pro odvětví letecké dopravy může přidaná hodnota návrhu ve srovnání se stávajícími pravidly spočívat v tom, že návrh:

- omezuje odpovědnost poskytnutí péče v případě mimořádných okolností, jež dopravce nemůže ovlivnit;
- vymezuje pojem mimořádné okolnosti způsobem, jenž není vyčerpávající;
- vyjasňuje možnost požadovat náhradu nákladů od zodpovědné třetí strany a stanovuje sdílenou odpovědnost;
- navyšuje dobu zpoždění, při němž letecký dopravce musí zaplatit náhradu;
- v případě mimořádných okolností omezuje povinnost poskytnout ubytování na 100 EUR za noc a cestujícího, a to nejvýše na tři noci; toto omezení se neuplatní, je-li cestujícím osoba s omezenou pohyblivostí nebo její doprovod, dítě bez doprovodu, těhotná žena nebo osoba, která potřebuje zvláštní lékařskou péči;
- odstraňuje povinnost poskytnout ubytování, není-li dotčený let delší než 250 km a je-li operován letadlem s maximální kapacitou 80 sedadel, s výjimkou případů, kdy se jedná o let navazující.

4.2.2 Pro cestující může přidaná hodnota návrhu spočívat v tom, že návrh:

- vyjasňuje podmínky pro uplatňování nařízení;
- specifikuje, jak postupovat v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, zmeškání navazujícího letu, a jasněji stanovuje pravidla týkající se práva na náhradu škody, na proplacení výdajů, přeměrování a poskytnutí péče;
- podrobně uvádí rámec prosazování;

— zavádí náhrady škody za významná zpoždění;

— stanovuje jednotné zpoždění dvou hodin, při jehož přesazení musí letecký dopravce poskytnout občerstvení a stravu;

— podstatně zpřísňuje povinnost leteckého dopravce informovat cestující o jejich právech, jakož i postupy pro poskytování náhrad cestujícím a pro podávání stížností a dohled příslušných orgánů s cílem zajistit řádné prosazování pravidel.

4.2.3 EHSV uznává, že velmi náročné vyhovět současně požadavkům všech zainteresovaných stran, a proto může přidaná hodnota pro jednu stranu znamenat méně spokojenosti pro druhou stranu.

4.3 EHSV považuje činnosti Komise zaměřené na zlepšení ochrany cestujících v případě platební neschopnosti⁽⁶⁾ letecké společnosti za krok správným směrem, ale zdůrazňuje, že tato opatření jsou nedostatečná k zajištění komplexní a efektivní ochrany cestujících v případě platební neschopnosti letecké společnosti, a domnívá se, že by měl být vytvořen mechanismus, který by zaručil, že letečtí dopravci dodrží navrhované nařízení v případě platební neschopnosti.

4.4 Návrh se vymezuje vůči směrnici Rady 90/314/EHS a dává cestujícím právo si vybrat, na základě kterého právního předpisu uplatní svůj nárok, ale neměli by mít právo kumulovat náhradu škody za tentýž problém na základě obou právních aktů.

4.5 EHSV ve svých předchozích stanoviscích o právech cestujících v letecké dopravě předložil řadu návrhů, které tato práva posilují⁽⁷⁾, a mnoho z nich bylo zahrnuto do tohoto návrhu nařízení. EHSV však lituje, že následující návrhy zohledněny nebyly:

- začlenit všechna řešení obsažená v rozsudcích Soudního dvora EU do budoucího nařízení;
- stanovit pro určité výjimečné případy rozsah a hranice práva na pomoc, definovat, jak by bylo možné zachovat legitimní práva cestujících prostřednictvím alternativních mechanismů, jež by tyto případy řešily prostřednictvím závazných rozhodnutí pro zúčastněné strany v přiměřené časové lhůtě;
- řešit situace, které vznikají v souvislosti se změnou letových časů;
- řešit povinnost poskytnout pomoc na místech přestupu;

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 125–130 a Úř. věst. C 229, 31.7.2012, s. 122–125.

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

- začlenit zaměstnance pozemních služeb, kteří pracují pro letecké dopravce, do poskytování služeb uvedených v nařízení;
- upřesnit orgán zodpovědný za vyřizování stížností uživatelů a za dohled na dodržování nařízení;
- monitorovat a zveřejňovat na úrovni EU a členských států stížnosti týkající se nedodržování nařízení, seřazené podle společnosti a typu, a umožnit, aby společnosti, jimž bylo uděleno osvědčení leteckého provozovatele, podléhaly v každém členské státě auditu;
- upravit nejednotnost ve znění textu v odstavcích 1 a 2 článku 14 nařízení;
- stanovit povinnost odškodnit cestující v případě krachu leteckého dopravce za dodržení zásady „sdílené odpovědnosti“ za jejich návrat s jinými leteckými dopravci, kteří mají volná místa, a zřídit fond na odškodnění cestujících na základě zásady „účastník trhu platí“;
- umožnit postoupit cestovní smlouvu třetí straně;
- zakázat stávající praxi leteckých dopravců rušení cesty zpět v případě, kdy cestující nevyužil letenku tam.

4.6 EHSV vítá všechna zlepšení týkající se prosazování práv cestujících se zdravotním postižením a cestujících s omezenou pohyblivostí, neboť tak dochází ke sjednocení s ustanoveními Úmluvy o právech osob se zdravotním postižením. EHSV v této souvislosti navrhuje následující změny:

4.6.1 Pojem „osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou pohyblivostí“, jenž se používá v nařízení (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě, musí nahradit obecný pojem „osoba s omezenou pohyblivostí“, který je používán ve znění návrhu.

4.6.2 Pojem „vybavení umožňující pohyb“, jenž se používá v čl. 6 písm. b), má být nahrazen pojmem „vybavení umožňující pohyb nebo pomocné vybavení“.

4.6.2.1 EHSV důrazně doporučuje profesionálnější zacházení s vybavením umožňujícím pohyb a s pomocným vybavením v rámci letecké dopravy. Za tímto účelem musejí být všichni zaměstnanci, kteří s tímto vybavením zacházejí, lépe informováni a vyškoleni. Legislativa EU v oblasti práv cestujících se

zdravotním postižením by měla být příslušným způsobem upravena. Profesionálnější přístup by byl ve stejné míře prospěšný pro společnosti poskytující služby pozemního odbavení, letecké společnosti, letiště a cestující.

4.6.3 V novém článku 6 návrhu musí být jasně uvedeno, že v případě významných zpoždění bez ohledu na jejich příčinu bude cestujícím se zdravotním postižením nebo s omezenou pohyblivostí poskytnuta pomoc ve stejném rozsahu, jak se uvádí v přílohách I a II nařízení Rady (ES) č. 1107/2006.

4.6.4 Je nezbytně nutné jasně uvést, že poskytnuté ubytování, doprava k tomuto ubytování, informace o ujednáních a prostředcích (včetně internetových stránek a dalších elektronických prostředků) využívaných k jejich šíření, jakož i podávání stížností a prohlášení o zájmu v případě potřeby, musejí být dostupné pro osoby se zdravotním postižením. Stejně tak musí být splněny požadavky týkající se vodičích a asistenčních psů. V tomto smyslu musejí být ustanovení článku 14 o povinnosti informovat cestující rozšířena na všechny skupiny osob se zdravotním postižením a netýkat se pouze nevidomých a zrakově postižených osob (příslušný čl. 14 odst. 3).

4.6.5 Nařízení stanovuje, že nelze odmítnout nástup na palubu z důvodu zdravotního postižení či snížené pohyblivosti, avšak článek 4 nařízení uvádí výjimky z této zásady z důvodu bezpečnosti, nebo pokud velikost letadla či jeho dveře znemožňují nástup nebo přepravu zdravotně postižené osoby či osoby se sníženou pohyblivostí. Minimálním požadavkem v této oblasti by byla transparentní politika upravující možnosti vstupu na palubu letadel prostřednictvím jasných a transparentních informací poskytnutých při nákupu letenky, což nyní není běžné.

5. Konkrétní připomínky k pozměněným pravidlům

5.1 EHSV schvaluje zásadu opatření, jež musí letečtí dopravci přijmout v různých podmínkách za účelem odškodnění cestujících v případě významných zpoždění, poskytnutí lepší péče, přeměrování a změny času odletu a s cílem zvýšit celkové pohodlí cestujících v případě zpoždění či zmeškání letů.

5.2 EHSV se domnívá, že návrh Komise na prodloužení mezní lhůty, po jejímž uplynutí má cestující právo na náhradu škody, ze současných tří na pět hodin u všech cest v rámci EU, není přijatelný. EHSV nechápe, jak by tato redukce mezní lhůty měla vést ke snížení podílu zrušených letů, protože i při zrušení letu musejí letecké společnosti proplácet náhrady.

5.3 Je pochopitelné, že u cest do třetích a ze třetích zemí má být mezní lhůta stanovena v závislosti na cestovní vzdálenosti, aby byly zohledněny praktické problémy, s nimiž se letečtí dopravci setkávají, když řeší příčiny zpoždění na vzdálených letištích. EHSV se nicméně domnívá, že navrhovaná lhůta devíti či dvanácti hodin je příliš dlouhá a domnívá se, že Komise by měla pokračovat v úsilí o to, nalézt pobídky pro letecké dopravce, aby jejich skutečné výkony byly lepší, než stanovují

mezní lhůty. Výše uvedená zpoždění by měla být dále snížena pro osoby se zdravotním postižením či omezenou pohyblivostí, aby byly zohledněny specifické dopady významných zpoždění pro tyto osoby. EHSV považuje účinné a včasné provádění legislativního balíčku SES II+ za důležitý nástroj pro snížení nákladů leteckých dopravců, který jim umožní více flexibility ve financování snížení mezních lhůt.

5.4 EHSV hodnotí kladně zavedení mezní lhůty a fakt, že pokud letecký dopravce nemůže cestujícího přeměrovat během této lhůty s využitím vlastních služeb, musí s výhradou dostupnosti sedadel zvážit jiné dopravce nebo jiné druhy dopravy. Výbor se však domnívá, že lhůta 12 hodin, než budou poskytnuty jiné druhy dopravy nebo služby jiného dopravce, je příliš dlouhá. Cestující by dále měli mít právo odmítnout cestu jiným druhem dopravy (např. bus, vlak nebo loď). EHSV opakuje svůj návrh vytvořit fond „sdílené odpovědnosti“ pro návrat či přeměrování cestujících s jinými leteckými dopravci v úzké spolupráci se všemi zainteresovanými stranami, za účelem pokrytí dodatečných nákladů spojených s co nejsnadnějším přesunem k jinému dopravci.

5.5 EHSV se domnívá, že je nutné jasněji definovat odpovědnost letišť v poskytování pomoci cestujícím v případě zrušení mnoha letů zapříčiněných selháním orgánů letišť při poskytování podmínek nutných pro bezproblémové provozování leteckých služeb.

5.6 EHSV podporuje druhý test uplatňování klauzule o „mimořádných okolnostech“ obsažené v čl. 1 odst. 4 písm. b) návrhu a doporučuje, aby vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování zajistily, že bude plně prováděna.

5.7 EHSV podporuje návrh zavést jedinou mezní lhůtu v délce dvou hodin u letů všech vzdáleností, jež nahradí současnou mezní lhůtu pro poskytnutí péče, která závisí na vzdálenosti letu. To je naprosto v zájmu cestujících a poskytuje jim řádné a pohodlné podmínky během čekání.

5.8 EHSV vítá návrh, že cestující, kteří zmeškají letecké spojení z důvodu zpoždění předchozího letu, mají právo na poskytnutí péče a za určitých podmínek i právo na náhradu škody, neboť i to zlepšuje postavení cestujících.

5.9 Krokem k účinnějšímu zajištění práv cestujících je návrh, že cestující, jimž byla změna času odletu oznámena méně než dva týdny před původně plánovaným časem odletu, mají podobná práva jako cestující, jejichž let byl zpožděn.

5.10 EHSV naléhavě doporučuje Komisi, aby našla opatření vedoucí ke zlepšení spolupráce mezi letišti a leteckými dopravci, pokud jde o podstatné snížení času, jež by cestující měli strávit v letadle v případě, že je jejich letadlo zdrženo na odbavovací ploše.

5.11 EHSV vyzývá Komisi, aby zakázala stávající praxi leteckých dopravců rušení cesty zpět v případě, kdy cestující nevyužil letenku tam⁽⁸⁾. EHSV souhlasí s posílením práva na informace o narušení letu (jakmile jsou tyto informace k dispozici), neboť to cestujícím rovněž umožní lépe plánovat další průběh aktivit poté, co doletí do cílové destinace.

5.12 EHSV chápe nutnost omezit dobu, během níž by měli letečtí dopravci zajistit ubytování pro cestující v případě mimořádných okolností, a souhlasí s navrhovaným omezením na tři noci. Výbor nicméně důrazně doporučuje Komisi, aby umožnila vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování stanovit cenu za toto ubytování pro každý členský stát. Cenové omezení by nemělo být uplatňováno pro osoby s omezenou pohyblivostí.

6. Prosazování práv

6.1 Návrh o změně nařízení č. 261/2004 upřesňuje úlohu vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování tím, že těmto subjektům světuje úlohu všeobecného prosazování. Mimosoudní vyřizování jednotlivých stížností mají mít na starosti subjekty odpovědné za vyřizování stížností (subjekty pro alternativní řešení sporů), jak EHSV již dříve navrhl⁽⁹⁾. Tato ustanovení dávají více pravomocí orgánům odpovědným za vlastní ukládání sankcí leteckým dopravcům za nedodržování ustanovení nařízení č. 261/2004 a cestujícím poskytují více spolehlivých prostředků pro řádné vymáhání jejich práv.

6.2 Navrhovaná výměna informací a koordinace mezi jednotlivými subjekty odpovědnými za prosazování a mezi těmito subjekty a Komisí, jež vznikla v důsledku povinnosti předkládat zprávy a formálních koordinačních postupů, umožní rychle reagovat na všechny zjištěné problémy s dodržováním předpisů.

7. Definice mimořádných okolností

7.1 EHSV schvaluje, že návrh nařízení, jež je předmětem stanoviska:

— vychází z definice mimořádných okolností, již přijal Soudní dvůr EU ve věci C-549/07 (Wallentin-Hermann) a

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 127.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 130.

— upřesňuje, že zpoždění či zrušení letu se považují za mimořádné okolnosti, pouze pokud se jedná o okolnosti:

1. jež svou povahou ani původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce (čl. 1 odst. 1 písm. e),
2. jsou mimo jeho skutečnou kontrolu (čl. 1 odst. 1 písm. e) a
3. zrušení, změně letového řádu nebo zpoždění nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření (čl. 1 odst. 4 písm. b) a čl. 1 odst. 5 pododst. 4).

Tato upřesnění budou přínosná jak pro cestující, tak pro letecké dopravce; cestujícím umožní, aby znali svá práva, a leteckým dopravcům, aby znali své povinnosti.

7.2 Navrhovaný nevyčerpávající seznam okolností, které mají být považovány za mimořádné, a okolností, které za mimořádné být považovány nemají, jenž je uveden v příloze I návrhu nařízení, pomůže omezit riziko zbytečných sporů mezi cestujícími a leteckými společnostmi.

7.3 Výbor je proto toho názoru, že by mělo být v návrhu nařízení jasně uvedeno, že bude muset být pokaždé, když se použijí mimořádné okolnosti, posouzeno, zda vzniklé okolnosti skutečně splňují tuto trojí podmínku, což nebude vždy platit v případě některých okolností uvedených v příloze 1 (např. zdravotní či bezpečnostní rizika, povětrnostní podmínky nebo pracovní spory).

V Bruselu dne 11. července 2013.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Henri MALOSSE

PŘÍLOHA

ke stanovisku Evropského hospodářského a sociálního výboru

Následující pozměňovací návrhy byly při jednání zamítnuty, získaly však nejméně čtvrtinu odevzdaných hlasů:

Nový odstavec 4.1.3 (pozměňovací návrh 7)

Vložit

„EHSV není spokojen, že návrh porušil stávající rovnováhu mezi všemi zájmy, jelikož preferuje ochranu práv dopravců před ochranou práv cestujících.“

Výsledek hlasování

Hlasů pro: 52
Hlasů proti: 70
Hlasování se zdrželo: 14

Odstavec 5.3 (pozměňovací návrh 11)

Změnit

„Je nepochopitelné, že u cest do třetích a ze třetích zemí má být mezní lhůta stanovena v závislosti na cestovní vzdálenosti, aby byly zohledněny praktické problémy, s nimiž se letectví dopravci setkávají, když řeší příčiny zpoždění na vzdálených letištích. EHSV se nicméně domnívá, že navrhovaná lhůta devíti či dvanácti hodin je příliš dlouhá a že Komise by měla zachovat stávající mezní lhůtu tří hodin pro všechny případy. pokračovat v úsilí o to, nalézt pobídky pro letecké dopravce, aby jejich skutečné výkony byly lepší, než stanovují mezní lhůty. Výše uvedená zpoždění by měla být dále snížena pro osoby se zdravotním postižením či omezenou pohyblivostí, aby byly zohledněny specifické dopady významných zpoždění pro tyto osoby. EHSV považuje účinné a včasné provádění legislativního balíčku SES II+ za důležitý nástroj pro snížení nákladů leteckých dopravců, který jim umožní více flexibility ve financování snížení mezních lhůt.“

Výsledek hlasování

Hlasů pro: 50
Hlasů proti: 81
Hlasování se zdrželo: 12

Odstavec 5.12 (pozměňovací návrh 12)

Změnit

„EHSV lituje, že nový návrh oslabuje platné nařízení, jež zajišťuje, aby o cestující bylo postaráno během čekání v případě narušení, čímž se opět odchyluje od rozsudku Soudního dvora ve vztahu k právu na ubytování (věc Denise McDonagh vs. Ryanair, 31. ledna 2013). EHSV považuje právo na ubytování za odůvodněné tím více za situací, které přetrvávají dlouhou dobu a cestující jsou zvláště ohroženi; letecká doprava na rozdíl od dalších dopravních prostředků probíhá většinou na dlouhé vzdálenosti a cestující dotčení narušením jsou často daleko od svých domovů a často značné vzdálenosti neumožňují cestujícím nalézt alternativní prostředky k dosažení jejich cílové destinace. EHSV chápe nutnost omezit dobu, během níž by měli letectví dopravci zajistit ubytování pro cestující v případě mimořádných okolností, a souhlasí s navrhovaným omezením na tři noci⁽¹⁾. Výbor nicméně důrazně doporučuje Komisi, aby umožnila vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování stanovit cenu za toto ubytování pro každý členský stát. Cenové omezení by nemělo být uplatňováno pro osoby s omezenou pohyblivostí.“

Výsledek hlasování

Hlasů pro: 56
Hlasů proti: 78
Hlasování se zdrželo: 7

⁽¹⁾ Čl. 8 odst. 9 návrhu čl. 9 pozměněného nařízení (ES) č. 261/2004.