

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 11.4.2011
KOM(2011) 166 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o uplatňování a výsledcích nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o uplatňování a výsledcích nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě

1. ÚVOD

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006¹ o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (dále jen „nařízení“) bylo přijato Evropským parlamentem a Radou dne 5. července 2006. Tento dokument spadá do rámce politiky boje proti diskriminaci osob se zdravotním postižením, a obecněji s trvalou nebo dočasnou omezenou schopností pohybu, který vede Evropská komise ve všech oblastech života občanů.

Všeobecně se soudí, že každý šestý evropský občan trpí zdravotním postižením. Nehledě na toto číslo má obecná tendence stárnutí evropské populace za následek neustálé zvyšování počtu cestujících, kteří mají zvláštní potřeby ohledně pomoci spojené se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu.

Cíl nařízení je jasný: jde o to umožnit osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu (dále jen „osoby s OSP“), aby měly s ostatními občany srovnatelné možnosti cestovat letadlem.

Litera a duch nařízení spočívají v rovnováze mezi požadavky boje proti diskriminaci a operativními požadavky tím, že zavádějí obecnou zásadu nediskriminace, jednak tím, že vytvářejí řadu povinností ohledně poskytování informací a pomoci na straně dopravců, jednak tím, že stanovují mechanismus předběžného oznámení o potřebě ze strany OSP a existenci přísně vymezených výjimek z povinnosti pomoci. Existence a dodržování této rovnováhy jsou jádrem uplatňování právní úpravy.

V roce 2009 v rámci provádění článku 17 nařízení zadala Komise dvě studie o provádění nařízení (ES) č. 1107/2006: první měla za cíl obecně posoudit uplatňování nařízení, druhá byla zaměřena konkrétněji na režimy sankcí uplatňované v členských státech v případě porušení povinností obsažených v jeho znění. Konečné zprávy o těchto studiích byly odevzdány v červnu a v září 2010 a lze do nich nahlédnout na internetových stránkách Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu².

V této zprávě nejde o to, abychom znovu podrobně rekapitulovali obsah těchto studií, s nimiž se čtenář může snadno seznámit, nýbrž o to, abychom po předložení jejich souhrnu z nich vyvodili důsledky pro účely lepšího uplatňování současné právní úpravy.

¹ Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1.

² http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm

2. HLAVNÍ ZÁVĚRY STUDIÍ

Studie prováděné ohledně uplatňování nařízení poskytují úplný obraz o současném stavu v Evropské unii.

Právní rámec stanovený zněním a hlavní povinnosti pomoci byly v členských státech řádně zavedeny. Reálný stav se tak změnil ve prospěch osob s OSP, což představuje nepopiratelný úspěch.

Avšak zavádění těchto nových pravidel zůstává v jednotlivých členských státech, na jednotlivých letištích i u jednotlivých dopravců nerovnoměrné. Hlavní obtíží je nadále jejich chybějící harmonizace a někdy i nelogičnosti v jejich výkladu.

2.1. Úspěchy

Fakt, že nařízení vstoupilo v platnost, představuje podle obecného mínění nesporný pokrok ve prospěch osob se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu.

Úspěšné prvky lze shrnout takto:

a) Jednotný rámec. Nařízení prosadilo minimální jednotný rámec použitelný v celé Unii³. Dnes je tento jednotný režim ochrany v Evropě funkční: díky němu existuje přesný seznam služeb pomoci, které musí být povinně zdarma poskytnuty dotyčným cestujícím.

b) Jasně rozdělení úkolů mezi letišti a dopravci. Dnes každý ví, co má dělat a jak to provádět včetně financí.

c) Zřízení sítě specializovaných vnitrostátních subjektů (neboli National Enforcement Bodies: dále jen NEB) ve všech členských státech a skutečná spolupráce s Komisí, ale i s jinými subjekty⁴ prostřednictvím výměny informací a správné praxe.

Prosadila se evropská kultura pomoci osobám s OSP v letecké dopravě: dnes jsou si všechny subjekty vědomy této problematiky a zavádějí konkrétní opatření.

Avšak přes tyto pozitivní aspekty zjistily orgány Komise výskyt anomálií.

2.2. Obtíže

Zpětná vazba, jakož i různé studie uskutečněné jak Komisí, tak i jinými organizacemi⁵ ukazují, že se při provádění nařízení vyskytují problémy, které mohou oslabit jeho potenciál.

Statistická data samozřejmě ukazují, že ve velké většině případů se osobám s OSP dostává pomoci, na niž mají právo, a pouze menší množství případů vykazuje problémy, přesto musí být vyvíjeno stálé úsilí, aby se provádění nařízení zlepšilo.

³ Dále i země mimo EU, které se řídí evropskou právní úpravou.

⁴ Například pomocná podskupina pro osoby s OSP Evropské konference civilního letectví.

⁵ CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK, March 2010; práce pomocného podvýboru CEAC (ECAC) ohledně osob s OSP; odpovědi na veřejnou konzultaci o právech leteckých cestujících organizovanou Komisí v prvním pololetí 2010.

2.2.1. *Obtíže spojené s povinnostmi letišť*

Velká část pomoci osobám s OSP spadá do působnosti řídicích orgánů letiště⁶. Odpovídají za celou trasu průchodu cestujícího letištní infrastrukturou až k sedadlu na palubě letadla a do jejich odpovědnosti spadá i zacházení se zavazadly.

a) Kvalita služby a její přizpůsobení individuálním potřebám osob s OSP jsou občas nedostatečné.

Poskytované služby pomoci jsou nerovnoměrné kvality a někdy nejsou přizpůsobeny specifickým potřebám cestujících, zejména pokud se týká osob s OSP, jejichž schopnost pohybu je zcela nebo téměř zcela omezená, a odborná příprava zaměstnanců není vždy dostatečná.

b) Nutnost zlepšit poskytování informací cestujícím. Poskytování informací cestujícím je často hodnoceno jako nedostatečné nebo málo dostupné. Tento prvek, který je podstatný pro řádné uplatňování nařízení, zůstává jedním z vážných nedostatků jeho provádění.

c) Manipulace s pomůckami pro mobilitu

Manipulace s vybavením pro mobilitu je rovněž zdrojem znepokojení. Často se jedná o choulostivé a drahé vybavení, které je pro cestujícího životně důležité.

2.2.2. *Obtíže spojené s povinnostmi leteckých dopravců*

a) Omezení při rezervaci míst nebo při nástupu na palubu osobám s OSP z důvodů bezpečnosti.

Studie i vyřizování stížností ukazují, že hlavní obtíže při provádění nařízení leteckými dopravci se týkají odmítnutí rezervace míst nebo odepření nástupu na palubu osobám s OSP z důvodů bezpečnosti.

Tato problematika zahrnuje i situace, kdy dopravci vyžadují, aby osoby s OSP doprovázela osoba, která je schopná jim za letu pomáhat, přičemž účtují této druhé osobě letenku v plné ceně.

Nařízení v čl. 4 odst. 1 povoluje dopravcům výjimku ze zásady nediskriminace, tedy buď odmítnout rezervaci či odepřít osobě s OSP nástup na palubu, nebo požadovat její doprovod další osobou, aby dodrželi bezpečnostní požadavky, které stanoví mezinárodní právní předpisy, právní předpisy Společenství nebo vnitrostátní právní předpisy, nebo předpisy stanovené orgánem, jenž vydal dotyčnému leteckému dopravci osvědčení provozovatele letecké dopravy. Jedná se tedy o přesně vymezenou výjimku⁷.

Zdá se, že panuje určitá nejasnost ohledně definice bezpečnostních kritérií, která povolují výjimku ze zásady nediskriminace. Nutnost dodržovat bezpečnostní pokyny⁸ v případě poklesu tlaku, turbulence, náhlého obratu nebo nehody by samozřejmě mohla v určitých

⁶ Příloha I nařízení (ES) č. 1107/2006.

⁷ Čl. 4 odst. 1 nařízení.

⁸ Hlavně umístění a používání bezpečnostních pásů, kyslíkové masky a záchranné vesty, spěšná evakuace letadla cestami vyznačenými palubním personálem.

případech odůvodnit odepření nástupu na palubu nebo potřebu omezit počet osob s OSP na palubě či požadovat doprovod.

V současnosti existuje málo bezpečnostních předpisů v oblasti přepravy osob s OSP, které by byly harmonizovány na úrovni Unie. Navíc provádění těchto předpisů spadá nejčastěji do kompetence vnitrostátních orgánů. Každý dopravce navrhuje v této oblasti své předpisy, které schvaluje příslušný orgán, a to podle vlastního posouzení rizik.

K tomuto zjištění je třeba dodat, že někteří dopravci mají tendenci zaměňovat požadavky, které spadají do letové bezpečnosti, a problémy, které se týkají pouze pohodlí osob s OSP (stravování, používání toalet atd.). Přitom odepření vstupu na palubu z bezpečnostních důvodů však musí být přísně spojeno s letovou bezpečností.

Harmonizace bezpečnostních předpisů je složitý úkol a předpokládá spolupráci příslušných vnitrostátních orgánů, avšak Komise má za to, že je již možné vytýčit jednoduché zásady k vymezení výjimek stanovených v čl. 4 odst. 1 písm. a) a čl. 4 odst. 2, tedy:

- Jakákoli výjimka založená na bezpečnostním důvodu, který odůvodňuje odmítnutí rezervace nebo přepravy nebo požadavek na doprovod, by se měla opírat o jednu či více právně závazných norem⁹ v oblasti letecké bezpečnosti, a nikoli o pouhá doporučení nebo o obchodní politiku dopravců.
- V případě odepření přepravy by měly být cestujícímu sděleny přesné důvody a odkaz na závaznou právní normu, o níž se odepření opírá.
- Vnitrostátní orgány by měly přesně definovat a zveřejnit bezpečnostní požadavky, na jejichž základě lze odepřít přepravu, aby tyto postupy mohly být lépe pochopeny a postupně harmonizovány.

Důvody, které by mohly odůvodnit odepření přepravy, by měly být přísně a přímo spojeny s letovou bezpečností a vycházet z těchto zásad:

- Neschopnost porozumět bezpečnostním pokynům posádky, neschopnost samostatně provádět bezpečnostní úkony (připoutat se, rozepnout bezpečnostní pás, uchopit a nasadit si kyslíkovou masku nebo záchrannou vestu); neschopnost spolupracovat, byť i v omezené míře, při vlastní evakuaci; neschopnost zajistit si nezbytnou zdravotní péči nebo lékařské ošetření během letu.
- Kromě toho by omezení počtu osob s OSP na palubě, přizpůsobený vlastnostem letadla, neměl být nižší než počet zdravých cestujících¹⁰ schopných pomáhat osobám s OSP

⁹ V EU jsou závazné normy obsaženy v EU OPS (Operational Standards) (nařízení Rady (EHS) č. 3922/1991 ze dne 31. prosince 1991). Toto nařízení popisuje společné technické normy a správní postupy použitelné pro obchodní leteckou dopravu včetně bezpečnostních předpisů pro přepravu osob s OSP (viz např. OPS 1.260, s. 34, nebo dodatek 1 k OPS 1.1045, bod 8.2.2.). Může se jednat rovněž o vnitrostátní předpisy: například pro Spojené království Code of practice s. 38, pro Německo oběžníky LBA (LBA Circulars) s. 36, pro Belgie oběžník č. CIR/OPS-04 z prosince 2006, který zveřejnilo DGTA, Centre communication Nord.

¹⁰ Za zdravého cestujícího je podle ICAO (*Doc 7192 Training manual Part E-1*) třeba považovat osoby určené členy posádky k pomoci při řešení neodkladných situací, například při otevírání dveří nebo pomoci jiným cestujícím při evakuaci letadla.

v případě nouzové evakuace¹¹. Na tomto základě je uvedené omezení odhadováno některými orgány na polovinu počtu zdravých cestujících, kteří jsou přítomni za daného letu.

b) Problémy týkající se pomoci na palubě. Objevují se rovněž obtíže s prováděním u problému pomoci v průběhu letu, zejména u povinnosti doprovodu na toalety, jež je dopravcům dána. Tato povinnost je jasně uvedena v příloze II nařízení a letečtí dopravci musí učinit vše, aby ji dodrželi v souladu s bezpečnostními normami, a to i včetně toho, že přizpůsobí zařízení a odborně připraví palubní personál.

c) Problémy týkající se vybavení pro mobilitu. Definice vybavení pro mobilitu, které musí být přepravováno bezplatně, vedla k rozdílnému výkladu. Některým cestujícím bylo odepřeno právo na bezplatnou přepravu některého vybavení z důvodu, že toto vybavení není přímo nutné k cestě, během níž byla podána žádost o pomoc.

Právo na cestování tak, jak je odráží první bod odůvodnění nařízení (zásady nediskriminace a rovného zacházení), by se nemělo omezovat na fyzický úkon přepravy, nýbrž by mělo zahrnovat také cíl cesty, což u této kategorie cestujících s sebou nese, že budou mít k dispozici vybavení pro mobilitu a zdravotní pomůcky nezbytné pro jejich aktivitu, a to i v době po ukončení letu.

d) Problémy týkající se poskytování informací osobám s OSP. Často se totiž zdá, že osoby s OSP jsou dosud nedostatečně informovány o svých právech, ať už to je při rezervaci, nebo v případě odepření nástupu na palubu.

Litera a duch nařízení však předpokládají, že osoby s OSP budou před svou žádostí o rezervaci informovány o svých právech a výjimkách, aby se mohly rozhodnout k rezervaci a k žádosti o pomoc s plnou znalostí věci.

2.2.3. Obtíže spojené s povinnostmi vnitrostátních orgánů pověřených prováděním nařízení

Byly zjištěny obtíže ohledně jednotného výkladu nařízení, jakož i při vyřizování stížností cestujících a při přijímání a provádění sankčních opatření.

Pokud jde o jednotný výklad nařízení, Komise zajišťuje od r. 2006 organizaci schůzí příslušných vnitrostátních orgánů, v jejichž průběhu se projednávají možné rozdíly ve výkladu. Zápisy z těchto schůzí jsou uveřejněny na internetových stránkách Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu.

Mezi členskými státy existují velké rozdíly: některé orgány se projevují velmi aktivně jak při informování veřejnosti o jejich právech a při dohlížení nad prováděním nařízení, tak při šetření stížností. Jiné pouze reagují na podněty.

Další obtíží je nedostatečné sladění jejich činnosti: dopravci se proto mohli nutně setkávat s rozdílným výkladem znění v jednotlivých členských státech.

Co se týče sankčních režimů, vyznačují se svou neobyčejnou rozdílností. Některé režimy jsou správního charakteru, jiné soudního charakteru, další dokonce trestního charakteru.

¹¹ Viz JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44.

Lhůty k vyřízení stížností jsou mimořádně odlišné: od několika týdnů do šesti měsíců. Tento stav škodí celkové účinnosti systému. Míra podrobností a účinnost rozhodnutí NEB, jakož i jejich praktické důsledky pro cestující jsou také velmi odlišné v jednotlivých členských státech,

2.2.4. *Ostatní zjištěné obtíže*

2.2.4.1. Neshody ohledně částky a způsobu jejího výpočtu a uložení

V některých členských státech došlo k neshodám mezi dopravci a letišti ohledně výše a způsobu výpočtu zvláštního poplatku stanoveného v článku 8 nařízení.

Značné rozdíly, které se týkají částky tohoto poplatku, byly pozorovány u jednotlivých letišť, aniž by byly vždy jasně odůvodněny.

2.2.4.2. Obtíže s výkladem některých důležitých definic

Byly zjištěny obtíže s výkladem některých definic nařízení. Například byla vznesena otázka k samotné definici osob s omezenou schopností pohybu, zda do jejího rámce jsou zahrnuty těhotné ženy, osoby s nadváhou nebo děti nízkého věku. V těchto nejistých situacích, kdy nejsou vždy možné univerzální, přesné a jednoduché odpovědi, se musí uplatnit obecné zásady výkladu: v daném případě se nařízení nevztahuje pouze na samotné osoby s tělesným postižením, ale rozšiřuje svou ochranu i na osoby s omezenou schopností pohybu z důvodu jejich věku nebo z jakékoli jiné znevýhodňující příčiny¹².

Proto pokud neexistují výslovné výjimky, není možné vyloučit z působnosti nařízení situace spojené s dětmi, jejichž věk by měl za následek omezení samostatného pohybu při cestě letadlem. Z tohoto důvodu by dospělá osoba, která cestuje sama s několika dětmi nízkého věku, mohla právem požadovat pomoc, která odpovídá skutečným okolnostem její cesty.

Rovněž takový stav nadváhy, který by měl za následek citelné omezení schopnosti pohybu cestujícího, nemůže být a priori vyloučen z působnosti nařízení.

Tyto příklady dokazují nutnost zvažovat případ od případu a mít na zřeteli obecný cíl boje proti diskriminaci obsažený v předpisu. Provozovatelé by se neměli obávat široké působnosti definic, protože jsou chráněni proti zneužití zásadou proporcionality pomoci ke sledovanému cíli, totiž, že je cestující schopen zúčastnit se letu, na který má rezervaci¹³.

2.2.4.3. Přeprava a poskytování medicínálního kyslíku

Přeprava a poskytování medicínálního kyslíku jsou předmětem velmi rozdílných režimů u jednotlivých dopravců a vyvolávají nejistotu a velkou nespokojenost u dotčených cestujících.

Nařízení ve svém současném znění neumožňuje prosadit jedno řešení, avšak problém poskytování medicínálního kyslíku na palubě musí být rychle vyřešen, neboť současný stav není uspokojivý: buď totiž vylučuje cestující, kteří k životu potřebují medicínální kyslík, z

¹² Čl. 2 písm. a) nařízení.

¹³ Článek 7 nařízení.

přístupu k letecké dopravě, nebo je vystavuje nejistotě ohledně jejich přepravních podmínek a nákladů.

Přeprava a poskytování medicínálního kyslíku musí být v Evropské unii harmonizovány s přihlédnutím k právům cestujících, k bezpečnostním předpisům letecké dopravy a k omezením leteckých dopravců.

Kyslík, který je považován za lékařské vybavení, a proto je podle nařízení¹⁴ přepravován bezplatně, podléhá současně předpisům o nebezpečných látkách a z tohoto důvodu jej některé společnosti zakazují na palubě a raději poskytují svůj vlastní kyslík. Tyto společnosti pak uplatňují vlastní cenovou politiku za to, co považují za poskytování služby, a ta se pohybuje od bezplatného poskytování po účtování mnohdy vysokých částek.

Komise měla opakovaně příležitost vyjádřit se v odpovědích na parlamentní otázky a na petice k tomuto tématu, a s politováním konstatovala takto vzniklý protichůdný stav¹⁵.

2.2.4.4. Všeobecné informace poskytované osobám s OSP

Komise vyvíjí v současné době značné úsilí, aby informovala veřejnost o jejich právech prostřednictvím svých internetových stránek a v pravidelných příspěvcích ve sdělovacích prostředcích. Konkrétně dne 29. června tohoto roku zahájila Komise rozsáhlou informační kampaň („*Vaše práva cestujících na dosah ruky*“) v evropském měřítku, která bude trvat dva roky¹⁶.

Tato kampaň realizovaná prostřednictvím distribuce informačních brožur, plakátů na místech, kudy často procházejí cestující, spuštění internetových stránek věnovaných právům cestujících¹⁷, příspěvků v tisku a v audiovizuálních sdělovacích prostředcích má za cíl vypěstovat u občanů povědomí o jejich právech a podpořit je v jejich využívání.

Na toto úsilí se musí zaměřit všechny zúčastněné strany, zejména vnitrostátní orgány ve všech členských státech. Komise bude podporovat místní informační akce přímo před veřejností.

2.2.4.5. Zvýšení účinnosti předběžného oznámení

Co se týče předběžného oznámení, je toto v současnosti nedostatečné a málo účinné: bude se uvažovat o technických a právních prostředcích, které tento stav zlepší.

Základním hlediskem ke zlepšení míry předběžných oznámení, jež dnes dosahuje 40 %, je stanovit, aby cestující byli soustavně informováni o pomoci, kterou jim lze poskytnout, a o nutnosti, že mají oznámit předem své potřeby ohledně pomoci.

Tato informace by měla být podána co nejdříve a co nejjasněji již při přípravě a rezervaci cesty. Děje se tak odbornou přípravou subjektů v sektoru, který by měl upozorňovat cestující na jejich práva a povinnosti spojené s nařízením. Zmínka připomínající tyto skutečnosti by mohla být systematicky uváděna na letenkách, objednávkách a/nebo fakturách.

¹⁴ Příloha II, druhý odstavec.

¹⁵ Viz například: odpověď ze dne 25. března 2010 na petici č. 1438/2009, kterou předložil David Buckle, a odpověď Komise ze dne 25. března 2010. Odpovědi na písemné otázky E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 a E-2962/10.

¹⁶ Viz http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

¹⁷ Viz <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights>

Tato zpráva na základě souhrnného přehledu ohledně uplatňování nařízení (ES) č. 1107/2006 a jeho předností a nedostatků hodlá nastítnit návrhy směřující ke zlepšení jeho provádění.

3. ZÁVĚRY A NÁVRHY DO BUDOUCNOSTI

Uplatňování nařízení se jeví vcelku jako uspokojivé a vyznačuje se pokračujícím zlepšováním při provádění přes určité závažné rozdíly u subjektů a u členských států a navzdory skutečnosti, že jeho znění není ještě veřejnosti dostatečně známo.

Ačkoli nutnost poskytovat pomoc osobám s OSP je dnes uznávána v celé Evropské unii, nedospěli jsme dosud k účinnému a harmonizovanému provádění, které by bylo konkrétním znakem existence skutečného společného prostoru v této oblasti.

Zbývá tedy nadále pokračovat v úsilí: navržené směry ke zlepšování, které je nutno propracovat za aktivní spolupráce všech zúčastněných stran (mezinárodních organizací, zejména Evropské konference civilního letectví, vnitrostátních orgánů, orgánů zastupujících osoby s OSP, letišť, leteckých dopravců, subdodavatelů atd.) mají ctížádost umožnit dosažení tohoto cíle.

První, vcelku pozitivní, bilance provádění nařízení umožňuje v této etapě upustit od nutnosti revidovat legislativu. Zavedený právní rámec je totiž poměrně nový a jeví se jako dostatečně pružný, aby přijal nezbytná zlepšení, aniž by bylo účelné v této etapě podstupovat legislativní proces.

Komise si tedy přeje navrhnout ve své roli koordinátora a dohledu, která jí přísluší, několik směrů zlepšení uvnitř stávajícího rámce.

První směr: Jednotný výklad nařízení

- Komise navrhne formalizovat existenci sítě NEB v podobě expertní skupiny těchto vnitrostátních prováděcích orgánů.
- Komise projedná v této skupině hlavní směry týkající se výkladu nařízení, hlavní směry, které schválí v podobě pracovního dokumentu, aby dosáhla co možná nejednotnějšího výkladu ustanovení nařízení.
- Komise zajistí, že se zaměří zvláštní úsilí na realizaci společného výkladu bezpečnostních požadavků, které mohou být základem k odmítnutí rezervace nebo k odepření nástupu na palubu. Komise bude jednat ve spolupráci s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA).
- Komise bude dbát na to, aby byl vytvořen a zveřejněn sjednocený seznam důvodů, které mohou sloužit jako základ k odmítnutí přepravy osob s OSP nebo k povinnosti jejich doprovodu během letu, tento seznam bude společný pro všechny členské státy.

Druhý směr: Zlepšení praktického uplatňování právní úpravy

- Komise bude ve spolupráci se zúčastněnými stranami, zejména spotřebitelskými organizacemi (například Evropskými spotřebitelskými centry), dbát na to, aby byla soustavně uplatňována skutečná politika informování veřejnosti dotčené nařízením,

zejména osob, které se nepovažují za zdravotně postižené, ale na které se přesto definice osob s OSP vztahuje.

- Komise podpoří realizaci programů odborné přípravy ve spolupráci s organizacemi zastupujícími osoby s OSP, aby napomohla zlepšení služeb a směřovala k účinnějšímu provádění evropských předpisů v této věci.
- Komise navrhne expertní skupině z vnitrostátních prováděcích orgánů přijetí opatření, aby podpořila žádosti o oznámení pomoci už v etapě rezervace pomocí systému vystavení dokladu.

Třetí směr: Posílení dohledu a účinnosti sankčních režimů ze strany vnitrostátních orgánů.

- Komise projedná s regulační skupinou možnost zřízení společné databáze, která by sledovala vyřizování stížností a správní a soudní rozhodnutí, jež se týkají provádění nařízení.
- Komise rovněž hodlá rovněž vypracovat akční plán, harmonizovaný na evropské úrovni, který by podrobně popsal činnosti, jež by vnitrostátní orgány měly začít realizovat (pravidelné audity subjektů, inspekce na místě atd.).
- Komise bude podporovat letecké společnosti tím, že jmenuje pracovníka odpovědného za řešení sporů, přítomného na místě a s pravomocí bezprostředně rozhodnout, aby došlo k urovnání sporu s cestujícími.
- Komise projedná s NEB možnost zveřejnění seznamu uložených sankcí a dotčených subjektů, aby posílila odrazující charakter sankčního režimu.

Čtvrtý směr: Projednání otázky medicínálního kyslíku

Komise podpoří jednání o dobrovolném závazku všech stran, který se týká otázky využívání medicínálního kyslíku na palubě. Nestane-li se tak, Komise bude uvažovat o přijetí obecného směru postupu buď v podobě nezávazného aktu, nebo, ukáže-li se to jako vhodné, definováním závazných pravidel.

Další řešení by se měla zaměřit zvláště na tři základní skutečnosti:

- Osvědčení některých vybavení pro leteckou přepravu, která budou přijata na palubu za podmínky, že se dodrží stanovená kritéria pro jejich používání.
- Stanovení maximální jednotné sazby pro poskytování kyslíku na palubě platné v celé Evropské unii.
- Poskytnutí jasné a přesné informace cestujícím, pokud jde o podmínky poskytování medicínálního kyslíku na palubě.