

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 11.4.2011
KOM(2011) 166 lõplik

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1107/2006
(puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul) toimimise ja mõju
kohta**

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1107/2006 (puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul) toimimise ja mõju kohta

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid 5. juulil 2006 vastu määruse (EÜ) nr 1107/2006¹ puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul (edaspidi „määrus”) [mõiste „liikumispudega isik” on muutunud; uus mõiste „piiratud liikumisvõimega isik”]. See õigusakt on osa poliitikast, mida komisjon viib ellu Euroopa kodanike kõikides eluvaldkondades ja millega võideldakse nii puudega kui ka püsivate või ajutiste liikumisprobleemidega isikute diskrimineerimise vastu laiemalt..

Üldise hinnangu kohaselt kannatab iga kuues Euroopa Liidu kodanik mõne puude all. Peale selle toob Euroopa rahvastiku üldine jätkuv vananemine kaasa puude või piiratud liikumisvõime tõttu erikohtlemist vajavate reisijate arvu kasvu.

Määruse eesmärk on selge – see peab võimaldama puudega või piiratud liikumisvõimega isikutele (edaspidi „piiratud liikumisvõimega isik”) pakkuda lennureisil teiste kodanikega samaväärseid võimalusi.

Määruse sätte ja mõtte aluseks on diskrimineerimisvastase võitluse ja praktiliste nõuete vaheline tasakaal, kusjuures üldpõhimõte on diskrimineerimist mitte lubada; selleks on sätestatud teatavad teavitamis- ja abistamiskohustused, mida tuleb täita ettevõtjate kulul, ning nähtud ette piiratud liikumisvõimega isikute endi kulul toimiv etteteatamissüsteem, kusjuures samal ajal on kehtestatud ka rangelt piiritletud erandid piiratud liikumisvõimega isikute abistamise kohustusest. Sellise tasakaalu hoidmine ja sellega arvestamine on kehtestatud eeskirjade toimimise alus.

2009. aastal algatas komisjon määruse artikli 17 kohaldamise raames kaks uuringut määruse (EÜ) nr 1107/2006 kohaldamise kohta: neist esimese eesmärk oli anda üldine hinnang määruse toimimisele, teine keskendus konkreetsemalt karistustele, mida õigusaktis sätestatud kohustuste rikkumisel liikmesriikides kohaldatakse. Uuringute lõpparuanded esitati 2010. aasta juunis ja septembris ning nendega on võimalik tutvuda liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebilehel².

Käesolevas aruandes ei kajastata üksikasjalikult nende uuringute sisu, sest lugejal on võimalik sellega hõlpsasti tutvuda, vaid tehakse üldine kokkuvõte ja esitatakse uuringute alusel järeldused, mis võimaldaksid kehtivate eeskirjade toimet tõhustada.

¹ ELT L 204, 26.7.2006, lk 1.

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

2. UURINGUTE PEAMISED JÄRELDUSED

Määruse kohaldamist käsitlevad uuringud annavad täieliku pildi praegusest olukorrast Euroopa Liidus.

Õigusaktiga ette nähtud õigusraamistik ja peamised abistamiskohustused on liikmesriikides ellu viidud. Selle tulemusel on piiratud liikumisvõimega isikute olukord realselt paranenud ja see on vaieldamatult positiivne suundumus.

Samas on uusi eeskirju eri liikmesriikides, eri lennujaamades ja eri lennuettevõtjate vahel jõustatud ebahühtlaselt. Peamiseks probleemiks jääb eeskirjade vähene ühtlustamine ja mõnikord ka eeskirjade ebajärjekindel tõlgendamine.

2.1. Edusammud

Üldhinnangu kohaselt on määruse jõustumisega kaasnenud vaieldamatu edasimineku puudega ja piiratud liikumisvõimega isikute hüvanguks.

Peamised edusammud võib kokku võtta järgmiselt.

a) Ühtne õigusraamistik. Määrusega kehtestati kogu Euroopa Liidus ühtne minimaalselt nõutav õigusraamistik³. Praegu toimib ühtne kaitsemeetmete korraldus kogu Euroopas ja tänu sellele on olemas täpne nimekiri abiteenustest, mille tasuta osutamine asjaomastele reisijatele on kohustuslik.

b) Lennujaamade käitajate ja lennuettevõtjate ülesannete täpne jaotumine. Praegu on igapähe selge, millised on tema ülesanded, kuidas neid tuleb täita ja kuidas seda täitmist tuleb rahastada.

c) Kõikides liikmesriikides on loodud jõustamise eest vastutavate riiklike asutuste (edaspidi „jõustamisasutused”) võrgustik ning teabe ja heade tavade vahetuse näol toimib nende asutuste koostöö nii komisjoni kui ka teiste asutustega⁴.

Välja on kujunenud üleeuroopaline piiratud liikumisvõimega isikute abistamise kultuur – kõik asjaomased huvirühmad on kõnealusest probleemideringist teadlikud ja võtavad konkreetseid meetmeid.

Vaatamata sellele röömustavale arengule tuvastasid komisjoni talitused aga ka teatavaid probleeme.

2.2. Probleemid

Saadud tagasiside ning mitmed komisjoni ja teiste organisatsioonide⁵ tehtud uuringud näitavad, et määruse kohaldamisel esineb mõningaid probleeme, mis võivad määrusest tulenevaid võimalusi piirata.

³ See kehtib ka ELi-välistes riikides, kus kohaldatakse ELi õigusakte.

⁴ Näiteks Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi puudega isikute abistamise allrühm.

⁵ CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK, March 2010; Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi piiratud liikumisvõimega isikute abistamise allrühma toimetised; vastused lennureisijate õigusi käsitlevale üldsusega konsulteerimisele, mille Euroopa Komisjon viis läbi 2010. aasta 1. poolaastal.

Statistilistest andmetest ilmneb küll, et ülekaalukas osa piiratud liikumisvõimega isikutest saab abi, millele neil on õigus, ja probleemsed juhud on vähemuses, kuid sellele vaatamata tuleb määruse täiuslikumaks kohaldamiseks veel pingutada.

2.2.1. Lennujaamade käitajate kohustustega seotud probleemid

Suurt osa piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud abimeetmeid võetakse lennujaamade käitajate kulul⁶. Nende vastutusalasse kuulub kogu reisija teekond lennujaama taristu piires kuni lennuki salongis asuva istekohani, samuti pagasi käitlemisega seotud küsimused.

a) Teenuse kvaliteet ja teenuse kohandamine piiratud liikumisvõimega isiku vajadustega ei osutu alati piisavaks.

Rakendatud abiteenuste kvaliteet tundub olevat ebaühtlane ja mõnikord ei ole need teenused kohandatud reisijate erivajadustega, eeskätt selliste puudega isikute puhul, kelle liikumisvõime on täielikult või peaaegu täielikult piiratud; samuti ei ole töötajate koostis alati piisav.

b) Reisijate teavitamine vajab täiustamist. Reisijate teavitamist on tihtipeale hinnatud ebapiisavaks. See määruse nõuetekohaseks toimimiseks tähtis küsimus on määruse rakendamisel siiani üks kitsaskohti.

c) Liikumisabivahendite käitlemine

Üheks murepunktiks on ka liikumisabivahendite käitlemine. Sageli on tegemist õrnade, kallite ja reisijatele eluliselt vajalike vahenditega.

2.2.2. Lennuettevõtjate kohustustega seotud probleemid

a) Ohutusega seotud piirangud piiratud liikumisvõimega isikute lennu broneerimisel ja pardale lubamisel

Nii läbiviidud uuringutest kui ka käsitletud kaebustest ilmneb, et lennuettevõtjate puhul on peamine määruse kohaldamisega seotud probleem piiratud liikumisvõimega isikutele lennu broneerimisest või nende pardale lubamisest keeldumine ohutuse ettekäändel.

Need probleemid hõlmavad ka olukordi, kus lennuettevõtjad nõuavad, et piiratud liikumisvõimega isikut saadaks lennu kestel inimene, kes oleks suuteline teda abistama, kusjuures saatja peab tasuma pileti täishinna.

Määruse artikli 4 lõike 1 kohaselt võib lennuettevõtja jätta mittediskrimineerimise põhimõtte rakendamata ja seega keelduda piiratud liikumisvõimega isiku broneeringu vastuvõtmisest või tema pardale lubamisest ning temale saatja kindlustamisest juhul, kui see on tingitud rahvusvahelises, ühenduse või siseriiklikus õiguses sätestatud asjakohastest ohutusnõuetest või asjaomasele lennuettevõtjale lennuettevõtja sertifikaadi väljastanud asutuse kehtestatud ohutusnõuetest. Seega on tegemist rangelt piiritletud erandiga.⁷

⁶ Määruse (EÜ) nr 1107/2006 I lisa.

⁷ Määruse artikli 4 lõige 1.

Tundub, et ohutuskriteeriumi tõttu mittediskrimineerimise põhimõttest erandi tegemise tingimused ei ole aga piisavalt täpselt määratletud. On arusaadav, et vajadus täita lennuki rõhukao, turbulentsi, ootamatu manöövri või lennuõnnetuse korral ohutusjuhiseid⁸ võib teataval juhul tingida piiratud liikumisvõimega isikute pardale lubamise keelu või vajaduse piirata nende hulka lennuki pardal või nõuda saatjate lendamist koos nendega.

Praegu on vähe piiratud liikumisvõimega isikute vedamist käsitlevaid ohutuseeskirju, mis oleksid Euroopa Liidu tasemel ühtlustatud. Samuti on nende eeskirjade kohaldamine üldjuhul riiklike asutuste pädevuses. Kõik lennuettevõtjad teevad kõnealuse valdkonna eeskirjade kohta oma ettepanekuid lähtuvalt enda läbiviidud riskianalüüsist, mille on kinnitanud pädevad asutused.

Sellele tähelepanekule tuleb lisada asjaolu, et teatavad lennuettevõtjad kalduvad lennuohutusest tingitud nõudeid segi ajama küsimustega, mis on seotud üksnes piiratud liikumisvõimega isikute heoluga (söömine, tualeti kasutamine jne). Samas võivad pardale lubamise piirangud olla rangelt seotud vaid lennuohutusnõuetega.

Ohutuseeskirjade ühtlustamine on keeruline töö ja eeldab pädevate riiklike asutuste koostööd, kuid komisjon leiab, et juba praegu on võimalik esitada mõningad lihtsad põhimõtted, mis seavad raamid artikli 4 lõike 1 punktis a ja artikli 4 lõikes 2 sätestatud erandite kohaldamisele, eeskätt järgmised:

- igasugune erand, mida kohaldatakse seoses ohutusnõuetega selleks, et põhjendada loobumist broneeringu vastuvõtmisest, pardale mittelubamist või nõudmist, et isikul oleks saatja, peab tuginema ühele või mitmele lennuohutuse valdkonna siduvale õigusnormile⁹, mitte lihtsalt soovitudele või lennuettevõtjate kaubanduspõhimõtetele;
- isiku vedamisest keeldumise korral tuleb reisijale esitada üksikasjalikud põhjendused, näidates ära siduva õigusnormi, millele keeldumine tugineb;
- riiklikud asutused peaksid täpselt määratlema ja avaldama ohutusnõuded, mida võib isiku vedamisest keeldumisel aluseks tuua, et parandada nõuete mõistmist ja võimaldada meetmete järkjärgulist ühtlustamist.

Põhjendused, mida võib vedamisest keeldumisel aluseks tuua, peavad olema rangelt ja otseselt seotud lennuohutusega ning lähtuma järgmistest põhimõtetest:

- suutmatust aru saada lennukimeeskonna antavatest ohutusjuhustest, suutmatust iseseisvalt teha ohutusega seotud toiminguid (turvavöö kinnitamine ja lahtivõtmine, hapnikumaski ja päästevesti võtmine ja reguleerimine), suutmatust isegi piiratud määral osaleda evakueerumises, suutmatust rakendada lennu kestel nõutavaid hooldus- või ravimeetmeid;

⁸ Need hõlmavad põhimõtteliselt turvavöö kinnitamist ja kasutamist, hapnikumaski ja päästevesti kasutamist, kiiret evakueerumist lennukist pardapersonali näidatud teed mööda.

⁹ Euroopa Liidus on kohustuslikud normid ELi toimumisstandardid (*Operational Standards, OPS*) (31. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/1991). Selles määruses on kirjeldatud kommertsõhutranspordis kohaldatavaid tehnilisi nõudeid ja haldusprotseduure, sealhulgas puudega isikuid hõlmavaid ohutusnõudeid (vt näiteks OPS 1.260, lk 34, või OPS 1.1045, 1. lisa, punkt 8.2.2). Tegemist võib olla ka riiklike nõuetega: näiteks Ühendkuningriigis tegevusjuhendi (*Code of Practice*) punkt 38, Saksamaal LBA ringkirja punkt 36, Belgias ringkiri nr CIR/OPS-04, detsember 2006, avaldaja õhutranspordi peadirektoraadi Põhja teavituskeskus.

– peale selle ei tohiks lennuki tehnilistest omadustest tulenev piiratud liikumisvõimega isikute arvu piirang olla väiksem nende puudeta isikute¹⁰ arvust, kes on suutelised aitama piiratud liikumisvõimega isikutel hädaolukorras lennukist evakueeruda¹¹. Sellest lähtuvalt ei või teatavate asutuste hinnangu põhjal lubatud piiratud liikumisvõimega isikute arv ühel konkreetsel lennul olla suurem kui pool piiratud liikumisvõimega isikute arvust samal lennul.

b) Lennuki pardal osutatava abiga seotud küsimused. Kohaldamisprobleeme võib märgata ka seoses lennu kestel osutatava abiga, eeskätt hõlmab see lennuettevõtjate kohustust abistada enda kulul piiratud liikumisvõimega isikut tualettruumi minemisel. Seda kohustust on sõnaselgelt mainitud määruse II lisas ja lennuettevõtjad peavad kooskõlas ohutuseeskirjadega võtma kõik vajalikud meetmed selle kohustuse täitmiseks, kohandades vajaduse korral selleks pardapersonali koolitust.

c) Liikumisabivahenditega seotud probleemid. Tasuta veetavate liikumisabivahendite määratlus on tekitanud eri tõlgendusi. Osal reisijatel on esinenud olukordi, kus teatavaid vahendeid keelduti tasuta vedamast, põhjendades, et tegemist ei ole vahenditega, mis on abitaotluses nimetatud lennureisil otseselt vajalikud.

Õigus reisida, mida on mainitud määruse esimeses põhjenduses (mittediskrimineerimise ja võrdse kohtlemise põhimõte), ei tohiks piirduda füüsilise vedamistoiminguga, vaid peaks hõlmama ka reisi eesmärki, mis tähendab kõnealuse reisijate kategooria jaoks ka võimalust kasutada liikumisabi- ja meditsiinilise abi vahendeid, mida neil oma tegevuse, sealhulgas lennujärgse tegevuse jaoks vaja on.

Piiratud liikumisvõimega isikute teavitamisega seotud probleemid. Tihti esineb ka olukordi, kus piiratud liikumisvõimega isikuid ei ole piisavalt teavitatud nende õigustest nii broneeringu vastuvõtmisest keeldumise kui ka pardale mittelubamise korral.

Määruse sätte ja mõtte järgi tuleb piiratud liikumisvõimega isikuid enne broneeringu vastuvõtmist nende õigustest ja võimalikest kohaldatavatest eranditest teavitada, et nad saaksid teha oma otsused lennu broneerimise ja abi taotlemise kohta täiesti teadlikuna kõikidest asjasepuutuvatest küsimustest.

2.2.3. *Probleemid, mis on seotud riiklike asutuste kohustustega määruse kohaldamisel*

Esile on toodud probleeme, mis on seotud määruse ühtse tõlgendamisega, samuti reisijate kaebuste käsitlemisega ja karistuste kohaldamisega.

Määruse ühtse tõlgendamise eesmärgil on komisjon alates 2006. aastast korraldanud pädevate riiklike asutuste koosolekuid, mille käigus on arutatud võimalikke tõlgendamiserinevusi. Nende koosolekute kokkuvõtted on avaldatud liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebilehel.

¹⁰ Puudeta isiku all tuleb Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (*Doc 7192, Training manual, Part E-1*) määratluse kohaselt mõista lennukimeeskonna poolt valitud isikut, kelle ülesanne on osutada avariiolekordades abi näiteks uste avamisel või teiste reisijate lennukist väljaaitamisel.

¹¹ *CF. JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44.*

Liikmesriikide vahel võib täheldada suuri erinevusi – ühed asutused tegelevad väga aktiivselt inimeste teavitamisega nende õigustest ning kontrollivad määruse kohapealset kohaldamist ja kaebuste uurimist, teised üksnes reageerivad kaebustele.

Veel üks probleem on ametiasutuste tegevuse ebapiisav ühtlustamine – nii on lennuettevõtjad eri liikmesriikides kokku puutunud määruse eri tõlgendustega.

Karistusmeetmete kohta tuleb märkida, et nende kohaldamist iseloomustavad väga suured erinevused. Ühel pool kohaldatakse halduskaristusi, teisel aga distsiplinaar- või kriminaalkaristusi.

Ka kaebuste käsitlemise tähtajad on äärmiselt erinevad – mõnest nädalast kuue kuuni. Selline olukord kahjustab tervet süsteemi. Ka jõustamisasutuste otsuste üksikasjalisus ja tõhusus ning nende otsuste tegelik mõju reisijatele on eri liikmesriikides ülimalt erinev.

2.2.4. Muud esile kerkinud probleemid

2.2.4.1. Erimeelsused tasu summa ja arvestusmeetodi ning maksustamise suhtes

Teatavates liikmesriikides on lennuettevõtjate ja lennujaamade käitajate vahel tekkinud erimeelsused määruse artiklis 8 sätestatud eriotstarbelise tasu summa ja arvestusmeetodi suhtes.

Eri lennujaamade käitajate puhul võis selle tasu summas täheldada märkimisväärseid erinevusi, ilma et need oleksid alati selgelt põhjendatud.

2.2.4.2. Teatavate oluliste terminimääratluste tõlgendamise probleemid

Nimetatud on ka mõningate määruses esitatud terminimääratluste tõlgendamise probleeme. Nii näiteks on isegi piiratud liikumisvõimega isikute määratluse puhul tõstatatud küsimus, kas termin hõlmab ka rasedaid, ülekaalulisi isikuid või väikesi lapsi. Kui on kahtlus ning pole võimalik anda üldkehtivaid, täpseid ja lihtsaid vastuseid, tuleb rakendada üldisi tõlgendamispõhimõtteid – antud juhul hõlmab määruse kohaldamisala rohkemat kui üksnes puudega isikuid ja pakub kaitset ka neile isikutele, kelle liikumisvõime on piiratud muu puude või vanuse tõttu¹².

Niisiis, kui puuduvad ühemõtteliselt sõnastatud erandid, ei saa määruse kohaldamisalast välistada olukordi, mis on seotud lastega, kelle vanus piirab iseseisvat tegutsemist lennureisil. Seetõttu on näiteks mitme väikese lapsega reisival täiskasvanul õigus nõuda tema reisingimustega reaalselt kohandatud abi.

Samuti ei saa reisijat, kelle ülekaalulisus piirab märkimisväärselt tema liikumisvõimet, määruse kohaldamisalast automaatselt välja jätta.

Need näited ilmestavad vajadust esitada põhjendused igal konkreetset juhul, pidades kogu aeg silmas õigusakti üldist eesmärki võidelda diskrimineerimisega. Ettevõtjad ei peaks kartma määratluste laialdast kohaldamist, sest neid kaitseb kuritarvitamise eest nõue, mille kohaselt

¹² Määruse artikli 2 punkt a.

antav abi peab olema proportsionaalne seatud eesmärgiga – võimaldada reisijal sooritada lend, mille ta on broneerinud¹³.

2.2.4.3. Meditsiinilise hapnikuga varustamine veo käigus

Meditsiinilise hapnikuga varustamise veo käigus on eri lennuettevõtjad korraldanud väga erineval viisil ning see on põhjustanud asjaomaste reisijate ebakindlust ja suurt rahulolematust.

Määruse praegune sõnastus ei võimalda lahendust pakkuda, kuid probleemid, mis on seotud meditsiinilise hapniku kasutamisega lennuki pardal, tuleb kiiresti lahendada, sest praegune olukord ei ole rahuldav – nimelt välistatakse praegu reisijad, kellel on eluline vajadus kasutada lennureisi käigus hapnikku, ning tekitatakse neis ebakindlust seoses reisitingimuste ja reisi maksumusega.

Meditsiinilise hapniku veo ja kasutamise tingimused tuleks Euroopa Liidu tasandil ühtlustada, võttes arvesse reisijate õigusi, lennuohutuseeskirju ja lennuettevõtjate kehtestatud piiranguid.

Meditsiinilist hapnikku käsitatakse ravivahendina ning seega tuleb seda määruse kohaselt¹⁴ vedada tasuta, samal ajal kuulub aga hapnik ohtlike ainete hulka ning seetõttu on teatud lennuettevõtjad selle pardaletoomise keelanud ja pakuvad selle asemel oma hapnikku. Sel juhul käsitatakse hapnikuga varustamist teenuseosutamisenä, mille suhtes kohaldatakse erinevaid tariifisüsteeme, mis ulatuvad tasuta pakkumisest kuni mõnikord küllaltki kõrgete hindadega pakkumiseni.

Komisjon on oma vastustes Euroopa Parlamendi küsimustele ja asjaomastele petitioonidele mitmel juhul pidanud vajalikuks tuua esile ja mõista hukka sel viisil tekkinud vastuolulisi olukordi¹⁵.

2.2.4.4. Piiratud liikumisvõimega isikutele antav üldine teave

Komisjon teeb praegu märkimisväärseid pingutusi, et reisijaid interneti ja järjepidevate meediaesinemiste kaudu nende õigustest teavitada. Konkreetse meetmena alustas komisjon möödunud aasta 29. juunil ulatuslikku üleeuroopalist kaheaastast teavituskampaniat („Teie reisijaõigused on alati olemas”)¹⁶.

Kampania eesmärk on teavitada kodanikke nende õigustest ja julgustada neid oma õigusi kasutama; selleks levitatakse teabebrošüüre, pannakse reisijatele nähtavatesse kohtadesse üles plakatid, on avatud reisijate õigusi käsitlev spetsiaalne veebileht¹⁷ ning levitatakse teavet meediaväljaannete ja audiovisuaalsete kanalite kaudu.

Neid pingutusi peavad toetama kõik huvirühmad, eeskätt kõikide liikmesriikide asutused. Komisjon toetab ka avalikkusele võimalikult lähedasi kohalikke teavitusmeetmeid.

¹³ Määruse artikkel 7.

¹⁴ II lisa teine lõik.

¹⁵ Vt näiteks 25.3.2010. aasta vastust David Buckle'i esitatud petitioonile nr 1438/2009 ja komisjoni 25.3.2010 antud vastust. Vastused kirjalikult vastatavatele küsimustele E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 ja E-2962/10.

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

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

2.2.4.5. Etteteatamise tõhususe parandamine

Etteteatamist tuleb praegu hinnata ebapiisavaks ja vähetõhusaks – kavas on korraldada arutelu selle üle, milliseid tehnilisi ja õiguslikke vahendeid tuleks olukorra parandamiseks kasutada.

Praeguse ligikaudu 40protsendilise etteteatamismäära suurendamise võtmeteguriks on vajadus muuta kohustuslikuks reisijate teavitamine abist, mida neil on õigus saada, ja kohustusest teatada oma abivajadusest ette.

See teave tuleks esitada juba reisi kavandamise ja broneerimise ajal, seega võimalikult varakult ja võimalikult selgel kujul. See tähendab ühtlasi koolitust kõigile selle valdkonna huvirühmadele, kelle ülesanne on teavitada reisijaid nende määrusest tulenevatest õigustest ja kohustustest. Neid asjaolusid kajastav märkus peaks üldjuhul olema esitatud lennupiletitel, tellimislehtedel ja/või arvetel.

Tuginedes määruse (EÜ) nr 1107/2006 toimumist käsitlevale eespool esitatud kirjeldusele, milles on esile tõstetud määruse kohaldamisega seotud edusammud ja probleemid, esitatakse käesolevas aruandes ka ettepanekud olukorra parandamiseks.

3. JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD EDASPIDISEKS

Määruse kohaldamist võib pidada üldjoontes rahuldavaks ja võib näha, et see kohaldamine paraneb järjest, vaatamata teatavatele olulistele kohaldamiserinevustele eri ettevõtjate vahel ja eri liikmesriikides, samuti vaatamata asjaolule, et avalikkus ei tunne veel piisavalt kõnealuse õigusakti sätteid.

Kuigi vajadus abistada piiratud liikumisvõimega isikuid on nüüdseks kogu Euroopa Liidus tunnustatud, ei saa veel rääkida määruse nii tõhusast ja ühtsest kohaldamisest, mis annaks tunnistust tegeliku ühise ruumi väljakujunemisest kõnealuses valdkonnas.

Seega tuleb teha veel hulk pingutusi ja järgnevalt esitatakse põhivaldkonnad, mille arendamine koos kõigi huvirühmadega (rahvusvahelised organisatsioonid, eeskätt Euroopa Tsiviillennunduse Konverents, riiklikud asutused, piiratud liikumisvõimega isikute esindusorganisatsioonid, lennujaamade käitajad, lennuettevõtjad, lennukorraldajad jne) võib aidata mainitud eesmärki saavutada.

Esialgne, üldjoontes positiivne kokkuvõte määruse kohaldamisest annab tunnistust sellest, et esimese etapi käigus ei ole vaja olemasolevaid õigusakte läbi vaadata. Kehtiv õigusraamistik on küllaltki uus ja tundub olevat piisavalt paindlik, et teha nõutavaid muudatusi, ilma et praegu oleks vaja kasutada õigusloomega seotud menetlusi.

Komisjon, kelle ülesanne on kõnealust valdkonda koordineerida ja kontrollida, esitab mitu põhivaldkonda, mida on võimalik olemasolevas õigusraamistikus tõhustada.

Esimene valdkond: määruse ühtne tõlgendamine

- Komisjon teeb ettepaneku muuta jõustamisasutuste võrgustik määruse kohaldamisega tegelevate riiklike asutuste ametlikuks eksperdirühmaks.

- Komisjon arutab selle rühmaga kõnealuse määruse tõlgendamise suuniste üle ja võtab suunised vastu rakendusdokumendina, et saavutada sellega määruse sätete võimalikult ühtne tõlgendamine.
- Komisjon veendub, et broneeringu vastuvõtmisest või isiku pardale lubamisest keeldumise aluseks olevate ohutusnõuete ühtsele tõlgendamisele pööratakse erilist tähelepanu. Komisjon tegutseb koostöös Euroopa Lennundusohutusametiga.
- Komisjon jälgib, et loodaks ja avalikustataks ühtne ja kõikide liikmesriikide ühine loetelu põhjustest, mis võivad olla aluseks piiratud liikumisvõimega isiku vedamisest keeldumisele või piiratud liikumisvõimega isiku saatja nõudmisele.

Teine valdkond: määruse praktilise toimimise tõhustamine

- Komisjon jälgib koostöös huvirühmadega, eeskätt tarbijaorganisatsioonidega (näiteks Euroopa tarbijakeskustega), et määruuses sätestatud tegelikku teabe avaldamise poliitikat rakendataks ning et eelkõige avaldataks teavet isikutele, kelle tegevussuutlikkus on piiratud ja keda hõlmab piiratud liikumisvõimega isikute määratlus.
- Komisjon aitab koostöös piiratud liikumisvõimega isikute esindusorganisatsioonidega alustada koolitusprogramme, et soodustada paremate teenuste osutamist ja tõhustada Euroopa asjaomaste õigusaktide kohaldamist.
- Komisjon esitab määruse kohaldamisega seotud riiklike asutuste eksperdirühmale ettepanekud võtta vastu meetmed, mis soodustavad abivajadusest teatamist juba reisi broneerimisel ja millega kaasneb tõendavate dokumentide väljastamise süsteem.

Kolmas valdkond: riiklike asutuste kontrollimeetmete ja karistusmeetmete kohaldamise tõhustamine

- Komisjon arutab määruse kohaldamise eest vastutavate isikute rühmaga võimalusi luua ühine andmebaas määruse kohaldamisega seotud kaebuste ning haldus- ja distsiplinaarotsuste käsitlemise kohta.
- Komisjon kavatseb koostada Euroopa tasandil ühtlustatud tegevuskava, milles on üksikasjalikult kirjeldatud toimingud, mida riiklikud asutused kohustuvad tegema (regulaarsed ettevõtjate auditid, kohapealne kontroll jne).
- Komisjon kutsub lennuettevõtjaid üles nimetama ametisse kaebuste menetlemise eest vastutava isiku, kes suhtleb otse kaebuse esitanud reisijaga ja kellel on volitused reisijaga tekkinud vaidlus kohe lahendada.
- Komisjon arutab jõustamisasutustega võimalusi avalikustada määratud karistuste ja asjaomaste ettevõtjate loetelu, et tõhustada karistussüsteemi mõju.

Neljäs valdkond: meditsiinilise hapniku kasutamise küsimuse käsitlemine

Komisjon kutsub kõiki, kes on seotud meditsiinilise hapniku kasutamisega lennuki pardal, üles sõlmima asjakohast vabatahtlikku kokkulepet. Kuni sellise kokkuleppe sõlmimiseni kaalub komisjon üldise käitumisjuhise või mittesiduva dokumendi vastuvõtmist või vajaduse korral ka siduvate eeskirjade kehtestamist.

Lahendused peaksid hõlmama eeskätt vähemalt kolme järgmist küsimust:

- lennuetevõtjatele sertifikaatide väljastamine teatava pardale lubatava varustuse kohta, juhul kui selle varustuse nõuetekohane hooldus on tagatud;
- kogu Euroopa Liidus kohaldatava ühtse maksimumtariifi kehtestamine pardal antava meditsiinilise hapniku eest;
- reisijatele selge ja konkreetse teabe edastamine pardal antava meditsiinilise hapniku kohta.