

**HU**

**HU**

**HU**



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.4.11.  
COM(2011) 166 végleges

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK**

**a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet működéséről és hatásairól**

## A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

### **a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet működéséről és hatásairól**

#### **1. BEVEZETÉS**

Az Európai Parlament és a Tanács 2006. július 5-én fogadta el a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló 1107/2006/EK rendeletet<sup>1</sup> (a továbbiakban: rendelet). Ez a jogi aktus azon politikába illeszkedik, amellyel az Európai Bizottság a fogyatékos személyeket, és általában véve a tartós vagy átmeneti mobilitási nehézségekkel küzdő személyeket érő hátrányos megkülönböztetés ellen lép fel a polgárok életének valamennyi területén.

Általánosan elfogadott számítások szerint minden hatodik európai polgár szenved valamilyen fogyatékoságtól. E statisztikán túl az is előrelátható, hogy az európai népesség öregedésének általános tendenciája következtében mind több utasnak lesz szüksége külön segítségre fogyatékosága vagy csökkent mozgásképessége következtében.

A rendelet célja egyértelmű: a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek számára más polgárok lehetőségeivel összehasonlítható hozzáférést kell biztosítani a légi közlekedéshez.

A rendelet mind szövegében, mind szellemében a diszkrimináció elleni küzdelem feltételei és a működési feltételek közötti egyensúlyon alapul: alapelveként rögzíti a megkülönböztetésmentességet, és egyfelől tájékoztatási és segítségnyújtási kötelezettségeket ró a piaci szereplőkre, másfelől a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek számára mechanizmust hoz létre a segítség iránti igény előzetes bejelentésére, továbbá szigorúan körülhatárolt eltéréseket engedélyez a segítségnyújtási kötelezettségektől. Ezen egyensúly kialakítása és tiszteletben tartása képezi a rendelet működésének lényegét.

A Bizottság 2009-ben, a rendelet 17. cikke alapján két tanulmány készítését kezdeményezte: az egyik tanulmány a rendelet működésének általános értékelésére irányult, míg a másik kifejezetten a rendeletben meghatározott kötelezettségek megszegése esetén a tagállamokban alkalmazandó szankciórendszerekre összpontosult. E két tanulmány zárójelentése 2010 júniusában, illetve szeptemberében került benyújtásra, és a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján megtekinthető<sup>2</sup>.

Ez a jelentés a tanulmányokat nem ismerteti részletesen – hiszen az olvasó maga is meggyőződhet tartalmukról –, hanem összefoglalásuk után levonja a jelenlegi szabályozás működésének javításához szükséges következtetéseket.

---

<sup>1</sup> HL L 204., 2006.7.26., 1. o.

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm)

## 2. A TANULMÁNYOKBÓL LEVONHATÓ FŐBB KÖVETKEZTETÉSEK

A rendelet alkalmazásáról készült tanulmányok átfogó képet nyújtanak az Európai Unióban jelenleg uralkodó helyzetről.

A rendeletben előírt jogi keret és a főbb segítségnyújtási kötelezettségek ténylegesen érvényesülnek a tagállamokban. A fogyatékos, illetve csökkent mozgásképességű személyek valós helyzete tehát javult, ami tagadhatatlan siker.

Az új előírások azonban tagállamonként, repülőterenként és légi fuvarozónként eltérő mértékben jutnak érvényre. A fő nehézség továbbra is a harmonizáció hiányában és eseteként a rendelkezések értelmezésének összehangolatlanságában rejlik.

### 2.1. A sikerek

Általános az egyetértés abban, hogy a rendelet hatálybalépése a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek szempontjából egyértelmű előrehaladást jelentett.

Az elért sikerek az alábbiak szerint foglalhatók össze:

**a) Egységes keret.** A rendelet az egész Unióban<sup>3</sup> egységes minimumkeret alkalmazását tette kötelezővé. Mára ez az egységes védő szabályozás az irányadó Európában: neki köszönhetően pontos jegyzék sorolja fel azokat a segítségnyújtási szolgáltatásokat, amelyeket kötelező ingyenesen nyújtani az érintett utasoknak.

**b) A feladatok egyértelmű felosztása a repülőterek és a fuvarozók között.** Mindenki tudja, hogy mit kell tennie és hogyan, beleértve a pénzügyi vonatkozásokat is.

**c) Szakosodott nemzeti végrehajtó szervek (National Enforcement Bodies) hálózatának kialakítása minden tagállamban,** valamint tényleges együttműködés – a Bizottság és más szervezetek<sup>4</sup> keretében egyaránt – az információk és a legjobb gyakorlatok cseréje révén.

Európában kialakult a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeket megillető segítségnyújtás kultúrája a légi közlekedésben: mára minden érdekelt fél tudatosan foglalkozik ezzel a problémakörrel, és konkrét intézkedéseket tesz.

E pozitív jelenségek ellenére azonban a Bizottság szolgálatai rendellenességekre is fényt derítettek.

### 2.2. A nehézségek

A visszajelzések, valamint a Bizottság és más szervezetek által végzett különböző vizsgálatok<sup>5</sup> arra utalnak, hogy a rendelet alkalmazása olyan nehézségekbe ütközik, amelyek csökkenthetik eredményességét.

---

<sup>3</sup> Valamint az európai szabályozást alkalmazó nem uniós országokban is.

<sup>4</sup> Például az Európai Polgári Repülési Konferenciának a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyekkel foglalkozó alcsoportja.

<sup>5</sup> A CAA tanulmánya a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű utasokra vonatkozó európai szabályozás egyesült királyságbeli alkalmazásáról, 2010. március; A fogyatékos és a csökkent mozgásképességű utasokkal foglalkozó ECAC-albizottság munkája; A légi utasok jogairól 2010 első félévében a Bizottság által folytatott nyilvános konzultációra adott válaszok.

A statisztikák kétségkívül azt mutatják, hogy a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek nagy többsége megkapja az őt megillető segítséget, és hogy az eseteknek csupán csekély része okoz problémát, ám a rendelet alkalmazásának javításáért állandó erőfeszítéseket kell tenni.

### *2.2.1. A repülőterek kötelezettségeivel kapcsolatos nehézségek*

A fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott segítségnyújtás nagy része a repülőterek üzemeltetőire<sup>6</sup> hárul. Ők felelnek az utas által a repülőteri infrastruktúrán keresztül az utastérben található ülőhelyig megtett útért, valamint a poggyászok kezeléséért.

**a) A szolgáltatásoknak a minősége és a fogyatékos, illetve csökkent mozgásképességű személyek egyéni igényeihez való hozzáigazítása esetenként nem megfelelő.**

A segítségnyújtási szolgáltatások változó minőségűek, és esetenként nem igazodnak az utasok, különösen a mozgásukban teljesen vagy szinte teljesen akadályoztatott személyek igényeihez; a személyzet pedig nem mindig kellően képzett.

**b) Az utastájékoztatás fejlesztésre szorul.** Az utazóközönségnek nyújtott tájékoztatás gyakran bizonyul elégtelennek vagy kevéssé hozzáférhetőnek. Ez komoly hiányosság a rendelet végrehajtásában, miközben működésének egyik alapvető eleméről van szó.

**c) A mozgást segítő berendezésekkel való bánásmód**

A mozgást segítő berendezésekkel való bánásmód szintén aggodalomra adhat okot. Ezek a berendezések többnyire sérülékenyek, sokba kerülnek, és az utas számára életbevágó fontosságúak.

### *2.2.2. A légi fuvarozók kötelezettségeivel kapcsolatos nehézségek*

**a) A fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyek helyfoglalásának vagy beszállításának korlátozása biztonsági okokra hivatkozva**

A tanulmányok és a panaszelbírálások arra utalnak, hogy a rendeletnek a légi fuvarozók általi alkalmazásában főként abból adódnak nehézségek, hogy a fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyek helyfoglalását vagy beszállítását biztonsági okokból megtagadják.

Ez a problémakör kiterjed azokra az esetekre is, amikor a légi fuvarozó megköveteli, hogy a fogyatékos, illetőleg a csökkent mozgásképességű személyt olyan személy kísérje, aki őt a repülőút során segíteni tudja, és aki ezért teljes árú viteldíjat tartozik fizetni.

A rendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a légi fuvarozó – a megkülönböztetésmentesség elvétől eltérve – megtagadhatja a fogyatékos, illetőleg a csökkent mozgásképességű utas helyfoglalását vagy beszállítását, vagy azt kísérő meglétéhez kötheti, amennyiben ez a nemzetközi, közösségi vagy nemzeti jog által vagy az érintett légi fuvarozó légi fuvarozási engedélyét kiállító hatóság által előírt biztonsági követelmények teljesítése érdekében szükséges. Az eltérés tehát szigorú feltételekhez van kötve<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Az 1107/2006/EK rendelet I. melléklete.

<sup>7</sup> A rendelet 4. cikkének (1) bekezdése.

Némi zavar tapasztalható annak meghatározásában, hogy milyen biztonsági szempontokkal támasztható alá a megkülönböztetésmentesség elvétől való eltérés. A beszállítás megtagadását, a fedélzeten lévő fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyek számának korlátozását vagy a kísérő jelenlétének megkövetelését kétségkívül indokolhatja az, hogy az utasnak tudnia kell követni a biztonsági utasításokat<sup>8</sup> nyomáscsökkenés, légörvény, váratlan repülési manőver vagy baleset esetén.

Jelenleg kevés a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek szállítására vonatkozó, uniós szinten harmonizált biztonsági szabály. Ráadásul ezen szabályok alkalmazása legtöbbször a nemzeti hatóságok hatáskörébe tartozik. Mindegyik légi fuvarozó – saját kockázatértékelése alapján – külön ide vonatkozó szabályokat állapít meg, majd azokat az illetékes hatóság jóváhagyja.

A tényekhez hozzátartozik, hogy egyes légi fuvarozók hajlamosak egybemosni a repülőút biztonságához kapcsolódó követelményeket azokkal a szempontokkal, amelyek csupán a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű utasok kényelmével (étkezés, illemhelyhasználat stb.) kapcsolatosak. Márpedig a beszállítás biztonsági okokból való megtagadása kizárólag a repülés biztonságához szorosan kapcsolódó indokokkal támasztható alá.

A biztonsági szabályok harmonizálása összetett feladat, és együttműködést feltételez az illetékes nemzeti hatóságok között, a Bizottság azonban úgy véli, hogy a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja és (2) bekezdése szerinti eltérések az alábbi egyszerű alapelvek rögzítésével már most keretek közé szoríthatók:

- Amennyiben a helyfoglalás vagy a szállítás megtagadása, illetőleg a kísérő személy jelenlétének megkövetése arra való hivatkozással történik, hogy a rendelkezésektől való eltérést biztonsági okok indokolják, ezt egy vagy több, jogilag kötelező erejű repülésbiztonsági előírással<sup>9</sup>, nem pedig csupán ajánlásokkal vagy a légi fuvarozó üzletpolitikájával kell alátámasztani.
- A szállítás megtagadása esetén az utas tudomására kell hozni a pontos indokot és a megtagadást alátámasztó, jogilag kötelező előírásra való hivatkozást.
- Célszerű, hogy a nemzeti hatóságok pontosan meghatározzák és közzétegyék azokat a biztonsági követelményeket, amelyek alapján a szállítás megtagadható; ezáltal lehetőség nyílna a gyakorlatok jobb megértésére és fokozatos harmonizálására.

Helyénvaló, hogy a szállítás megtagadását alátámasztó indokok szorosan és közvetlenül a repülés biztonságához kapcsolódjanak, az alábbi alapelvek szerint:

---

<sup>8</sup> Alapvetően a biztonsági öv, az oxigénárlarc és a mentőmellény felhelyezése és használata, valamint a repülőgépeknek a fedélzeti repülőszemélyzet által jelzett útvonalakon való gyors elhagyása.

<sup>9</sup> Az Európai Unió kötelező erejű előírásait az 1991. december 31-i 3922/1991/EGK rendeletben foglalt uniós üzemeltetési előírások (OPS – Operational Standards) tartalmazzák. Ez a rendelet tartalmazza a polgári légi közlekedésre alkalmazandó egységes műszaki előírásokat és közigazgatási eljárásokat, ezen belül a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek szállítására vonatkozó biztonsági szabályokat (lásd például: OPS 1.260, 34. o. vagy az OPS 1.1045 1. függelékének 8.2.2. pontja). Az előírás nemzeti szintű is lehet, például az Egyesült Királyság esetében: Code of practice, 38. o.; Németország esetében: LBA-körlevelek, 36. o.; Belgium esetében: CIR/OPS-04 sz. körlevél, 2006. december, közzétette: DGTA, Centre communication Nord.

- A repülőszemélyzet biztonsági utasításainak megértésére való képtelenség; a biztonsági óvintézkedések (biztonsági öv becsatolása és kioldása, oxigénárc és mentőmellény megragadása és felöltése) önálló végrehajtására való képtelenség; annak ténye, hogy az utas még korlátozottan sem képes közreműködni saját evakuálásában; az utas képtelensége arra, hogy önmagát a repülőút során a szükséges orvosi ellátásban vagy kezelésben részesítse.
- Ezenkívül indokolt, hogy egy járaton legfeljebb annyi fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személy jelenlétét engedélyezzék – tekintettel a légi jármű jellemzőire is –, ahány fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű személyt segíteni tudja észkiürítés<sup>11</sup> esetén. Ennek alapján egyes hatóságok ezt a felső korlátot az adott légi járat fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű utasai számának felében tartják kívánatosnak megállapítani.

**b) A fedélzeti segítségnyújtással kapcsolatos kérdések.** A repülőút közbeni fedélzeti segítségnyújtást illetően is jogalkalmazási nehézségek jelentkeznek, különösen az utas illemhelyre kísérésének a légi fuvarozóra háruló kötelezettségét illetően. Ez a kötelezettség egyértelműen szerepel a rendelet II. mellékletében, és teljesítése érdekében a légi fuvarozónak – a biztonsági előírások betartása mellett – mindent meg kell tennie, beleértve a repülőgép felszereltségének és a repülőszemélyzet képzésének ehhez való alakítását is.

**c) A mozgást segítő berendezésekkel kapcsolatos problémák.** Eltérő értelmezésekre adott alkalmat azon mozgást segítő berendezések körének meghatározása, amelyeket a fuvarozó ingyenesen köteles szállítani. Egyes utasoktól azzal az indokkal tagadták meg berendezések ingyenes szállítását, hogy azokra nincs közvetlenül szükség ahhoz a repülőúthoz, amelyhez segítségnyújtást igényeltek.

A közlekedéshez való jog, ahogy azt a rendelet első preambulumbekzdése meghatározza (a megkülönböztetésmentesség és az egyenlő bánásmód elve alapján), nem korlátozódhat az utazás fizikai tényére, hanem értelemszerűen kiterjed az utazás céljára is, amiből következik, hogy az utasok ezen kategóriája esetében a repülőút megtétele után rendelkezésére kell állniuk azon mozgást segítő berendezéseknek és orvosi eszközöknek, amelyekre az utasnak tevékenységéhez szüksége van.

**c) Problémák a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek tájékoztatásában.** Végezetül gyakori jelenség, hogy a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeket helyfoglaláskor vagy beszállítás megtagadásakor nem tájékoztatják kellőképpen jogaikról.

Márpedig a rendelet szövegéből és szelleméből egyaránt következik, hogy a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeket még helyfoglalási igényük bejelentése előtt tájékoztatni kell a jogaikról és az eltérésekről, hogy a tények ismeretében dönthessenek helyfoglalásukról és a segítség iránti igényük bejelentéséről.

<sup>10</sup> Fogyatékos vagy csökkent mozgásképességű utasok – az ICAO meghatározása szerint (7192 sz. dokumentum, „Oktatási kézikönyv”, E-1 rész) – olyan személyt kell érteni, akit a repülőszemélyzet tagjai kijelöltek a vészhelyzetek kezelésében való közreműködésre, például arra, hogy az ajtókat kinyissák, vagy hogy a többi utast segítsék a repülőgép evakuálásában.

<sup>11</sup> Vö. A JAA 44. sz. ideiglenes útmutatója.

### *2.2.3. A rendelet alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok kötelezettségeivel kapcsolatos nehézségek*

Nehézségeket tártak fel a rendelet egységes értelmezése, az utasok panaszbejelentéseinek kezelése, valamint a szankciók meghozatala és végrehajtása kapcsán.

A rendelet egységes értelmezését illetően a Bizottság 2006 óta értekezleteket szervez az illetékes nemzeti hatóságok részvételével az esetleges értelmezésbeli eltérések megvitatására. Az értekezletekről készült beszámolók megjelennek a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság honlapján.

A tagállamok között jelentős eltérések vannak: egyes hatóságok nagyon tevékenyek mind a jogokról való közönségtájékoztatásban és a rendelet alkalmazásának helyszíni felügyeletében, mind a panaszbejelentések elbírálásában. Más hatóságok csak az események nyomására lépnek közbe.

További nehézség a hatóságok tevékenységének nem kellő harmonizáltsága: így előfordult, hogy egyazon légi fuvarozóval szemben a rendeletnek tagállamonként más-más értelmezését juttatták érvényre.

A szankciórendszerekre is a rendkívüli sokféleség jellemző. Egyes rendszerek közigazgatási jellegűek, mások polgári jogi, megint mások büntetőjogi természetűek.

A panaszbejelentések elbírálásának határideje is igen változó: néhány héttől hat hónapig terjed. Ez gyengíti a rendszer egészének hatékonyságát. Ezenkívül a nemzeti végrehajtó szervek döntéseinek részletességében, eredményességében és az utasokat érintő gyakorlati következményeiben is nagyok az eltérések a tagállamok között.

### *2.2.4. További feltárt nehézségek*

#### *2.2.4.1. Nézeteltérések a díj összegét, valamint kiszámításának és beszedésének módját illetően*

Egyes tagállamokban a légi fuvarozók és a repülőterek között nézeteltérések támadtak a rendelet 8. cikke szerinti külön díj összegét és kiszámításának módját illetően.

A tapasztalatok szerint e díj összegében jelentős eltérések vannak a repülőterek között, erre azonban nincs mindig ésszerű magyarázat.

#### *2.2.4.2. Nehézségek egyes fontos fogalommeghatározások értelmezésében*

Nehézségeket okozott a rendelet egyes fogalommeghatározásainak értelmezése. Így már a csökkent mozgásképességű személy fogalommeghatározása is kérdést vetett fel, nevezetesen hogy hatálya kiterjed-e a várandós nőkre, a túlsúlyos személyekre vagy a kisgyermekekre. Ilyenfajta kétes esetekben a szokásos jogértelmezési alapelveket kell alkalmazni, még akkor is, ha nincs mindig általános, pontos és egyszerű válasz: ebben az esetben a rendelet hatálya túllép a fogyatékos személyeken, így az általa biztosított védelem kiterjed minden olyan személyre, aki kora vagy bármilyen más ok folytán mozgásképességében korlátozva van<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> A rendelet 2. cikkének a) pontja.



Kifejezett kivétel hiányában tehát a rendelet hatályából nem zárhatók ki az olyan gyermekeket érintő helyzetek, akiknek koruknál fogva korlátozott az önállóságuk egy repülőút során. Egy több kisgyermekkel utazó felnőtt tehát teljes joggal igényelhet az utazása valós körülményeinek megfelelő segítségnyújtást.

Hasonlóképpen nem zárható ki eleve a rendelet alkalmazási köréből az olyan mértékű túlsúly esete, amely az utas mozgásképességét jelentősen korlátozza.

Ezek a példák rámutatnak arra, hogy minden esetet külön-külön kell megvizsgálni, a rendelet általános célkitűzését, vagyis a hátrányos megkülönböztetés elleni küzdelmet tartva szem előtt. A piaci szereplőknek nincs okuk tartani a fogalom meghatározások tág értelmezésétől, mivel a visszaélésektől megóvják őket az arányosság elve, vagyis hogy a segítségnyújtásnak arányosnak kell lennie az elérendő céllal, nevezetesen hogy az utas felszállhasson arra a repülőjáratra, amelyre helyfoglalással rendelkezik<sup>13</sup>.

#### 2.2.4.3. Orvosi oxigén szállítása és rendelkezésre bocsátása

Az orvosi oxigén szállítására és rendelkezésre bocsátására légi fuvarozónként igen eltérő szabályok vonatkoznak, ami az érintett utasok számára bizonytalanság és jelentős bosszúság forrása.

A rendelet jelenlegi szövege erre a problémára nem kínál megoldást, márpedig az orvosi oxigén fedélzeti használatára gyors megoldást kell találni, a mostani helyzet ugyanis nem kielégítő: azok az utasok, akiknél létfontosságú az oxigénellátás, jelenleg vagy egyáltalán nem vehetik igénybe a légi közlekedést, vagy kénytelenek tudomásul venni az utazásuk feltételeit és költségeit övező bizonytalanságot.

Az orvosi oxigén szállítását és használatát tehát harmonizálni kell az Európai Unióban, figyelembe véve az utasok jogait, a repülésbiztonsági szabályokat és a légi fuvarozók kööttségeit is.

Az oxigén orvosi segédeszköznek minősül, szállítása tehát a rendelet értelmében ingyenes<sup>14</sup>, ám egyúttal a veszélyes anyagokra vonatkozó szabályozás hatálya alá is tartozik, ezért egyes légitársaságok nem engedik fel a fedélzetre, hanem maguk bocsátanak rendelkezésre oxigént. Ezt a légitársaságok szolgáltatásnyújtásként értelmezik, s ennek kapcsán változó, az ingyenességtől akár jelentős költségek felszámításáig terjedő díjszabási politikát követnek.

A Bizottságnak számos alkalma nyílt arra, hogy parlamenti kérdésekre és petíciókra adott válaszaiban kifejtse álláspontját erről a kérdéstről, és sajnálattal állapítsa meg az ilyen módon kialakult helyzetek ellentmondásos voltát<sup>15</sup>.

#### 2.2.4.4. A fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeknek adott általános tájékoztatás

Honlapja és rendszeres médiafellépései révén a Bizottság jelenleg jelentős erőfeszítéseket tesz azért, hogy a polgárokat tájékoztassa jogaikról. Ezen belül a Bizottság tavaly június 29-én

<sup>13</sup> A rendelet 7. cikke.

<sup>14</sup> A II. melléklet második bekezdése.

<sup>15</sup> Lásd például: David Buckle 1438/2009. sz. petíciója és a Bizottság erre adott 2010. március 25-i válasza. Az E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 és E-2962/10 sz. írásbeli kérdésekre adott válaszok.

széles körű, európai léptékű információs kampányba kezdett („*Utasjogai mindig kéznél*” címen), amely két éven át fog tartani<sup>16</sup>.

E kampánynak az a célja, hogy – különösen tájékoztató füzetek terjesztésével, az utasok által látogatott helyeken elhelyezett plakátokkal, az utasok jogairól szóló honlap<sup>17</sup> létrehozásával, valamint az írott és az audiovizuális sajtóban való megnyilvánulásokkal – az állampolgárokat jogaik tudatára ébressze és e jogok gyakorlására ösztönözze.

Indokolt, hogy ezekből az erőfeszítésekből minden érdekelt fél kivegye részét, és különösen az egyes tagállamok nemzeti hatóságai. A Bizottság ösztönözni fogja a helyi szintű közönségtájékoztatási intézkedéseket.

#### 2.2.4.5. Az előzetes bejelentés hatékonyabbá tétele

Az előzetes bejelentés egyelőre nem éri el célját és kevésbé hatékony: át kell gondolni, hogy milyen műszaki és jogi eszközökkel lehet javítani ezen a helyzeten.

A jelenleg 40% körüli előzetes bejelentési arány növeléséhez alapvető, hogy az utasok minden esetben tájékoztatást kapjanak az általuk igénybe vehető segítségnyújtásról és az erre vonatkozó igényeik előzetes bejelentésének szükségességéről.

Erre a tájékoztatásra minél hamarabb – már az utazás előkészítésekor és a helyfoglaláskor – és minél közérthetőbb formában kellene sort keríteni. Ehhez az ágazat érintett feleit szakmailag fel kell készíteni arra, hogy az utasokat figyelmeztessék a rendeletből eredő jogaikra és kötelezettségeikre. Emlékeztetőül minden jegyen, megrendelőlapon, illetve számlán felirat hívhatná fel a figyelmet e jogokra és kötelezettségekre.

Az 1107/2006/EK rendelet működésének, e működés erősségeinek és gyengéinek iménti összefoglalása ismeretében következzenek a jogalkalmazás javítására irányuló javaslatok.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK A JÖVŐRE NÉZVE

A rendelet alkalmazása összességében megfelelőnek bizonyult, és jellemzően javul, még akkor is, ha előfordulnak jelentős különbségek egyik piaci szereplőről, illetve tagállamról a másikra, és annak ellenére, hogy a rendelet még nem kellőképpen közismert.

Mára az Európai Unióban mindenhol elismerik, hogy a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeknek segítséget kell nyújtani, ám még nem jutottunk el a hatékony és harmonizált jogalkalmazásig, amely pedig ebben a kérdésben a közös térség tényleges létrejöttének kézzelfogható jele volna.

További erőfeszítésekre van tehát szükség: e célkitűzés teljesítésére irányulnak az itt javasolt fejlesztési tengelyek, amelyeket valamennyi érdekelt fél (nemzetközi szervezetek, különösen az Európai Polgári Repülési Konferencia, nemzeti hatóságok, a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetek, repülőterek, légi fuvarozók, alvállalkozók stb.) részvételével kell majd alaposabban kidolgozni.

---

<sup>16</sup> Vö. [http://ec.europa.eu/dgs/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/transport/index_en.htm).

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

Mivel a rendelet alkalmazásának első mérlege összességében pozitív, ebben a szakaszban nem merül fel a szabályozás felülvizsgálata. A jogi keret ugyanis a közelmúltban került bevezetésre, és kellően rugalmasnak tűnik ahhoz, hogy a szükséges fejlesztéseknek is keretül szolgáljon, ezért jelenleg nem hasznos jogalkotási eljárást kezdeményezni.

A Bizottság tehát – koordinációs és felülvizsgálati szerepkörében – több fejlesztési tengelyre kíván javaslatot tenni, a meglévő keret fenntartásával.

#### **Első tengely:** A rendelet egységes értelmezése

- A Bizottság javasolni fogja, hogy a nemzeti végrehajtó szervek hálózata öltön hivatalos jelleget egy, e szervek szakértőiből álló csoport formájában.
- A Bizottság a rendelet értelmezését illetően iránymutatásokat fog az említett csoport keretében vitára bocsátani, majd szolgálati dokumentum formájában elfogadni annak érdekében, hogy a rendeletben foglalt rendelkezések értelmezése minél egységesebbé váljék.
- A Bizottság gondoskodni fog arról, hogy külön erőfeszítések történjenek a helyfoglalás vagy a beszállítás megtagadását indokoltá tevő biztonsági követelmények egységes értelmezésének kialakítására. A Bizottság az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel együttműködésben fog fellépni.
- A Bizottság gondoskodni fog arról, hogy elkészüljön és közzétételre kerüljön azon indokok átfogó és minden tagállamra egyformán alkalmazandó jegyzéke, amelyek alapján a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyek szállítása megtagadható vagy kísérő jelenlétéhez köthető.

#### **Második tengely:** A szabályozás gyakorlati működésének javítása

- A Bizottság – az érintettekkel, és különösen a fogyasztói szervezetekkel (például az Európai Fogyasztói Központokkal) együttműködésben – gondoskodni fog arról, hogy folyamatos és hathatós tájékoztatási politikát vigyenek véghez a rendelet által érintettek irányában, különös tekintettel azokra, akik nem tartják magukat fogyatékosnak, de a csökkent mozgásképességű személy fogalom meghatározása alá tartoznak.
- A Bizottság szorgalmazni fogja, hogy a fogyatékos és a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetekkel együttműködésben képzési programok valósuljanak meg a szolgáltatások javítása és a vonatkozó európai szabályok hatékonyabb alkalmazása érdekében.
- A Bizottság javasolni fogja, hogy a nemzeti végrehajtó szervek szakértőinek csoportja fogadjon el intézkedéseket annak ösztönzésére, hogy a segítség iránti igény bejelentésére már a helyfoglaláskor sor kerüljön, és erről az érintett igazolást kapjon.

#### **Harmadik tengely:** A szankciórendszereknek a nemzeti hatóságok általi felügyeletének és hatékonyságának fokozása

- A Bizottság a szabályozók csoportjával meg fogja vitatni egy közös adatbázis létrehozásának lehetőségét a rendelet alkalmazásával kapcsolatos panaszok kezelésének, valamint közigazgatási és bírói döntéseknek a nyomon követésére.

- A Bizottság ezenkívül olyan, európai szinten harmonizált intézkedési program kidolgozását szorgalmazza, amely részletezi, hogy a nemzeti hatóságoknak mely intézkedésekre (a piaci szereplők rendszeres auditálása, helyszíni vizsgálatok stb.) kell kötelezettséget vállalniuk.
- A Bizottság arra fogja ösztönözni a légitársaságokat, hogy a viták rendezésére külön felelőst nevezzenek ki, aki a helyszínen azonnali döntéseket hozhat az utasokkal felmerülő viták rendezése érdekében.
- A Bizottság a nemzeti végrehajtó szervekkel meg fogja vitatni annak lehetőségét, hogy a szankciók és az érintett piaci szereplők jegyzékét közzétegyék, ezzel is növelve a szankciórendszer visszatartó erejét.

**Negyedik tengely:** Az orvosi oxigén kérdésének rendezése

A Bizottság valamennyi fél önkéntes kötelezettségvállalására irányuló tárgyalásokat fog szorgalmazni az orvosi oxigén fedélzeti használatát illetően. Ha ez nem vezetne eredményre, a Bizottság megfontolja, hogy általános érvényű iránymutatást fogad el, vagy jogilag nem kötelező aktus útján, vagy – ha indokoltnak tűnik – kötelező szabályok rögzítésével.

A megoldás várhatóan különösen az alábbi három fő kérdésre fog összpontosulni:

- Egyes berendezések tanúsítása légi szállítás céljára: ezeket azután – meghatározott karbantartási kritériumok teljesülése esetén – fel kellene engedni a fedélzetre.
- A fedélzeti oxigénellátás egységes díjkorlátjának megállapítása az egész Európai Unióra nézve.
- Az utasok egyértelmű és pontos tájékoztatása az orvosi oxigénnel való fedélzeti ellátás feltételeiről.