

LV

LV

LV



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 11.4.2011
COM(2011) 166 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regulas (EK)
Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām,
ceļojot ar gaisa transportu, darbību un ietekmi**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regulas (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, darbību un ietekmi

1. IEVADS

Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Regulu (EK) Nr. 1107/2006¹ par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (turpmāk tekstā – “regula”), 2006. gada 5. jūlijā. Šis dokuments ir pieņemts atbilstoši politikai, kuru Eiropas Komisija īsteno visās iedzīvotāju dzīves jomās, par cīņu pret tādu personu diskrimināciju, kurām ir invaliditāte un kurām kopumā ir pastāvīgas vai īslaicīgas pārvietošanās grūtības.

Kopumā uzskata, ka sestajai daļai Eiropas iedzīvotāju ir invaliditāte. Papildus šim rādītājam ir jāņem vērā vispārējā Eiropas iedzīvotāju novecošanās tendence, kuras rezultātā pastāvīgi palielinās to pasažieru skaits, kuriem ir nepieciešama īpaša palīdzība invaliditātes vai ierobežotu pārvietošanās spēju dēļ.

Regulas mērķis ir skaidrs – nodrošināt personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām (turpmāk tekstā – “personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām”) tādas pašas iespējas ceļot ar gaisa transportu, kādas ir pārējiem iedzīvotājiem.

Regulas pamatā ir līdzsvars starp diskriminācijas apkarošanas prasībām un funkcionālajām prasībām, atsaucoties uz vispārīgu nediskriminācijas principu un nosakot, no vienas puses, pienākumus ceļojumu rīkotājiem attiecībā uz informēšanu un palīdzības sniegšanu, un, no otras puses, paredzot kārtību, kādā personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām savlaicīgi paziņo par nepieciešamību saņemt palīdzību, kā arī stingri reglamentētas atkāpes no pienākumiem nodrošināt palīdzību. Šāda līdzsvara pastāvēšana un ievērošana ir regulas darbības pamatā.

2009. gadā Komisija, piemērojot regulas 17. pantu, veica divus pētījumus par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 piemērošanu: pirmā pētījuma mērķis bija vispārīgs regulas darbības izvērtējums, savukārt otrs pētījums bija konkrēti veltīts sankcijām, kuras piemēro dalībvalstīs tiesību aktā paredzēto pienākumu neievērošanas gadījumā. Šo pētījumu gala ziņojumi tika pabeigti 2010. gada jūnijā un septembrī, un ar tiem var iepazīties Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē².

Šā paziņojuma mērķis nav sīki izskatīt šo pētījumu saturu, jo lasītājs var netraucēti ar tiem iepazīties, bet gan sniegt kopsavilkumu un apzināt sekas, lai uzlabotu pašreizējā regulējuma darbību.

¹ OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.

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

2. GALVENIE PĒTĪJUMU SECINĀJUMI

Par regulas piemērošanu veiktie pētījumi pilnīgi atspoguļo pašreizējo situāciju Eiropas Savienībā.

Dalībvalstis ir pienācīgi īstenojušas tiesību aktā paredzēto regulatīvo satvaru un galvenos palīdzības sniegšanas pienākumus. Tāpat arī reālā situācija ir mainījies par labu cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un to var uzskatīt par nenoliedzamu panākumu.

Tomēr dažādas dalībvalstis, lidostas un gaisa pārvadātāji ir atšķirīgi ieviesuši jaunus noteikumus. Galvenais sarežģījums ir saskaņotības un nereti arī vienveidīgas noteikumu interpretācijas trūkums.

2.1. Panākumi

Kopumā regulas stāšanās spēkā var uzskatīt par neapstrīdamu panākumu personu ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām labā.

Sasniegtos pozitīvos rezultātus var rezumēt šādi.

a) Vienots satvars. Ar regulu tika noteikts vienots minimālais noteikumu satvars, kas ir jāievēro visā Eiropas Savienībā³. Šobrīd Eiropā darbojas šis vienotais aizsardzības režīms; līdz ar to ir izstrādāts detalizēts saraksts ar palīdzības pakalpojumiem, kas ir obligāti jānodrošina bez maksas attiecīgajiem pasažieriem.

b) Skaidra uzdevumu sadale starp lidostām un pārvadātājiem. Šobrīd ikvienam ir skaidri viņa pienākumi un tas, kā tie ir jāpilda, tostarp arī ar to saistītie finansiālie apsvērumi.

c) Specializētu valsts iestāžu (vai valsts īstenošanas iestāžu, turpmāk tekstā – "īstenošanas iestādes") tīkla izveide visās dalībvalstīs un reāla sadarbība ne tikai ar Komisiju, bet arī ar citām organizācijām⁴, apmainoties ar informāciju un paraugpraksi.

Eiropā ir izveidota palīdzības sniegšanas kultūra gaisa pārvadājumos personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām; šobrīd visas iesaistītās puses apzinās šo problēmu un īsteno atbilstošus pasākumus.

Tomēr papildus minētajiem pozitīviem aspektiem Komisijas dienesti ir konstatējuši arī trūkumus.

2.2. Sarežģījumi

Apkopotā pieredze, kā arī dažādi Komisijas un citu organizāciju⁵ veiktie pētījumi liecina, ka pastāv sarežģījumi saistībā ar regulas piemērošanu, kuri var vājināt tās ietekmi.

³ Arī valstis ārpus ES piemēro Eiropas regulējumu.

⁴ Piemēram, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām atbalsta apakšgrupa Eiropas Civilās aviācijas konferencē.

⁵ Civilās aviācijas aģentūras apskats attiecībā uz Eiropas tiesību aktu par pasažieru ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām ieviešanu Apvienotajā Karalistē, 2010. gada marts; Eiropas Civilās aviācijas konferences (CEAC) personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām atbalsta apakšgrupas darbs; atbildes uz sabiedrisko apspriešanu par gaisa transporta pasažieru tiesībām, kuru īstenoja Eiropas Komisija 2010. gada pirmajā pusgadā.

Protams, reālā statistika liecina, ka lielākajā daļā gadījumu personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām saņem palīdzību, uz kuru tām ir tiesības, un tikai neliela daļa saskaras ar sarežģījumiem šajā saistībā, tomēr regulas piemērošana ir jācenšas uzlabot nepārtraukti.

2.2.1. Ar lidostu pienākumiem saistīti sarežģījumi

Liela daļa palīdzības personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ietilpst lidostu vadības dienestu atbildībā⁶. To atbildībā ietilpst visa pasažiera pārvietošanās lidostā līdz pat tā vietai gaisa kuģa salonā, kā arī bagāžas apkalpošana.

a) Pakalpojuma kvalitāte un tā atbilstība personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām individuālajām vajadzībām nereti ir nepietiekama.

Šķiet, ka nodrošināto palīdzības pakalpojumu kvalitāte nav vienveidīga, un tie bieži neatbilst pasažieru īpašajām vajadzībām, it sevišķi attiecībā uz tām personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kurām pārvietošanās spējas ir ierobežotas pilnībā vai gandrīz pilnībā, tāpat arī personāls ne vienmēr ir pietiekami apmācīts.

b) Nepieciešamība uzlabot informācijas sniegšanu pasažieriem. Informācija pasažieriem nereti ir nepietiekama vai slikti pieejama. Šis aspekts, no kura ir atkarīga regulas pareiza darbība, joprojām ir viens no būtiskākajiem vājajiem punktiem tās īstenošanā.

c) Pārvietošanās palīgīdzekļu izmantošana.

Bažas rada arī pārvietošanās palīgīdzekļu izmantošana. Šie pasažieriem tik ļoti svarīgie palīgīdzekļi nereti ir neizturīgi un dārgi.

2.2.2. Ar gaisa pārvadātāju pienākumiem saistīti sarežģījumi

a) Rezervācijas vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām iekāpšanas ierobežojumi drošības apsvērumu dēļ.

Piemēram, par sūdzību izskatīšanu veiktie pētījumi liecina, ka galvenie sarežģījumi, kas rodas gaisa pārvadātājiem saistībā ar regulas piemērošanu, attiecas uz rezervācijas vai iekāpšanas atteikumu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām drošības apsvērumu dēļ.

Šie sarežģījumi rodas situācijās, kad pārvadātāji pieprasa, lai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām būtu pavadonis, kurš spēj palīdzēt šādām personām lidojuma laikā, un šim pavadonim ir jāmaksā pilna biļetes cena.

Regulas 4. panta 1. punkts ļauj pārvadātājiem atkāpties no nediskriminācijas principa un attiecīgi atteikt personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju vai iekāpšanu vai arī pieprasīt, lai šādai personai būtu pavadonis, lai ievērotu piemērojamās drošības prasības, ko nosaka starptautiskie, Kopienas vai valstu tiesību akti, vai lai ievērotu drošības prasības, ko nosaka iestāde, kura ir izdevusi gaisa kuģu ekspluatanta apliecību. Tātad šāda atkāpe ir stingri reglamentēta⁷.

⁶ Regulas (EK) Nr. 1107/2006 I pielikums.

⁷ Regulas 4. panta 1. punkts.

Šķiet, ka pastāv zināmas neskaidrības attiecībā uz tiem drošības kritērijiem, kuri pieļauj atkāpes no nediskriminācijas principa. Protams, nepieciešamība spēt izpildīt drošības norādījumus⁸ dekompresijas, turbulences, pēkšņa manevra vai avārijas gadījumā atsevišķos gadījumos var attaisnot iekāpšanas atteikumu vai nepieciešamību ierobežot personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaitu gaisa kuģī vai prasību par pavadoni.

Šobrīd Eiropas Savienības līmenī ir ieviesti tikai daži saskaņoti drošības noteikumi par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanu. Turklāt šādu noteikumu piemērošana visbiežāk ietilpst valstu iestāžu kompetencē. Ikviens pārvadātājs ierosina savus noteikumus šajā jomā pēc pienācīgas risku izvērtēšanas, un tos apstiprina kompetentā iestāde.

Papildus šim konstatējumam ir jāpiebilst, ka atsevišķi pārvadātāji mēdz jaukt prasības, kuras attiecas uz lidojuma drošību, ar jautājumiem, kas skar tikai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām ērtības (ēdināšana, tualešu izmantošana utt.). Iekāpšanas atteikumam drošības apsvērumu dēļ ir jābūt saistītam tikai ar lidojuma drošību.

Drošības noteikumu saskaņošana ir kopīgs darbs, kurā ir jāsadarbojas valstu kompetentajām iestādēm, tomēr Komisija uzskata, ka jau ir iespējams formulēt vienkāršus principus, lai traktētu 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 4. panta 2. punktā paredzētās atkāpes, proti:

- visām atkāpēm, ko piemēro drošības apsvērumu dēļ, lai attaisnotu rezervācijas vai pārvadājuma atteikumu vai prasību par pavadoni, ir jābūt pamatotām ar vienu vai vairākām juridiski saistošām gaisa pārvadājumu drošības normām,⁹ nevis vienkāršām rekomendācijām vai pārvadātāju komerciālās darbības kārtību;
- pārvadājuma atteikuma gadījumā pasažierim ir jāpaziņo precīzi argumenti un jānorāda atteikuma pamatā esošā saistošā tiesību norma;
- valstu pārvaldes iestādēm ir precīzi jāformulē un jāpublicē drošības prasības, kuras var izmantot kā pamatojumu pārvadājuma atteikumam, lai varētu labāk izprast un pakāpeniski saskaņot praksi.

Argumentiem, kas var būt pārvadājuma atteikuma pamatā, ir jābūt tikai un tieši saistītiem ar lidojuma drošību, ievērojot šādus principus:

- nespēja izprast apkalpes sniegtos drošības norādījumus; nespēja patstāvīgi izpildīt ar drošību saistītas darbības (pievienot un atvienot drošības jostu, atrast un noregulēt skābekļa masku vai glābšanas vesti); nespēja pat ierobežotā apmērā patstāvīgi evakuēties; nespēja patstāvīgi sevi aprūpēt vai nodrošināt nepieciešamo medicīnisko palīdzību lidojuma laikā;

⁸ Proti, drošības jostas, skābekļa maskas un glābšanas vestes uzvilšana un lietošana, ātra gaisa kuģa evakuācija pa salona apkalpes norādītajiem ceļiem.

⁹ Saistošas ES normas ir paredzētas ES Ekspluatācijas standartos (*OPS*) (Regula (EEK) Nr. 3922/1991, 31.12.1991.). Šajā regulā ir izklāstītas kopējās tehniskās prasības un administratīvās procedūras, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem, attiecīgi arī personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanas drošības noteikumi (sk., piemēram, Ekspluatācijas standarta 1.260 34. lpp. vai Ekspluatācijas standarta 1.1045 1. pielikuma 8.2.2. apakšpunktu). Tāpat arī var atsaukties uz valstu noteikumiem, piemēram, Apvienotās Karalistes Prakses kodekss, 38. lpp., Vācijas *LBA* cirkulāra 36. lpp., Beļģijas 2006. gada decembra cirkulārs Nr. *CIR/OPS-04*, ko publicējis *DGTA*, Ziemeļu sakaru centrs (*Centre communication Nord*).

– turklāt personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām skaita ierobežojums lidojuma laikā atkarībā no lidaparāta parametriem nedrīkst būt mazāks par to rīcībspējīgo pasažieru¹⁰ skaitu, kuri var palīdzēt personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ārkārtas evakuācijas gadījumā.¹¹ Pamatojoties uz iepriekš minēto, dažas iestādes uzskata, ka atbilstošs ierobežojums ir puse rīcībspējīgo pasažieru konkrētajā reisā;

b) jautājumi saistībā ar palīdzību gaisa kuģī. Šķiet, ka piemērošanas grūtības ir saistītas arī ar palīdzības sniegšanu lidojuma laikā, jo īpaši pārvadātāju pienākumu nodrošināt pavadīšanu uz tualeti. Šis pienākums ir skaidri noteikts regulas II pielikumā, un gaisa pārvadātājiem tas ir jāpilda, ievērojot arī drošības normas, tostarp pielāgojot aprīkojumu un instruējot salona apkalpi;

c) ar pārvietošanās palīglīdzekļiem saistītie sarežģījumi. Bez maksas transportējamo pārvietošanās palīglīdzekļu definīcija tiek dažādi interpretēta. Dažiem pasažieriem ir tikušas atteiktas tiesības bez maksas transportēt noteiktus palīglīdzekļus, pamatojoties uz argumentu, ka tie neesot tieši nepieciešami ceļojumam, attiecībā uz kuru tika lūgta palīdzība.

Tiesības uz ceļošanu, kas minētas regulas preambulas pirmajā punktā (nediskriminācijas un vienlīdzīgas attieksmes princips), nedrīkst ierobežot, vērtējot tās tikai kā fizisku pārvadāšanas aktu, jo tās ietver arī ceļojuma mērķi, un no tā izriet, ka šīs kategorijas pasažieru rīcībā ir jābūt pārvietošanās palīglīdzekļiem un medicīniskajam aprīkojumam, kas viņiem ir nepieciešams, tostarp arī pēc lidojuma;

d) sarežģījumi attiecībā uz informāciju personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Visbeidzot, var konstatēt, ka personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām bieži netiek pietiekami informētas par savām tiesībām gan rezervācijas laikā, gan iekāpšanas atteikuma gadījumā.

Taču no regulas būtības izriet, ka personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām pirms rezervācijas pieteikuma iesniegšanas ir jāinformē par viņu tiesībām un atkāpēm, lai tās varētu pieņemt lēmumu par rezervāciju un iesniegt palīdzības pieprasījumu, pilnībā apzinoties situāciju.

2.2.3. Sarežģījumi, kas saistīti ar to valsts pārvaldes iestāžu pienākumiem, kas ir atbildīgas par regulas piemērošanu

Ir konstatēti sarežģījumi saistībā ar vienveidīgu regulas interpretāciju, kā arī pasažieru sūdzību izskatīšanu, sankciju pieņemšanu un piemērošanu.

Ciktāl tas attiecas uz regulas vienveidīgu interpretāciju, Komisija kopš 2006. gada ir nodrošinājusi valstu kompetento iestāžu sanāksmju organizēšanu, kuru laikā tiek apspriestas iespējamās interpretācijas atšķirības. Šo sanāksmju protokoli ir publicēti Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē.

¹⁰ Par rīcībspējīgu pasažieri saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas aģentūras vadlīnijām (dokuments Nr. 7192, Mācību rokasgrāmatas E-1 daļa) uzskata personu, kuru apkalpes locekļi var izvēlēties, lai tā palīdzētu ārkārtas situācijās, piemēram, atvērtu durvis vai palīdzētu citiem pasažieriem evakuēties no gaisa kuģa.

¹¹ Sk. Apvienoto aviācijas institūciju (*JAA*) Pagaidu vadlīniju informatīvo lapu *TGL* Nr. 44.

Dalībvalstu vidū ir lielas atšķirības: dažas iestādes ir ļoti aktīvas un gan informē sabiedrību par tās tiesībām, gan arī reāli uzrauga regulas piemērošanu un izskata sūdzības. Citas iestādes reaģē tikai tad, kad tas nepieciešams.

Vēl viens sarežģījums ir arī dalībvalstu rīcības nepietiekamā saskaņotība: arī pārvadātājiem ir nācies saskarties ar atšķirīgu tiesību akta interpretāciju dažādās dalībvalstīs.

Arī piemērojamajām sankcijām ir raksturīga liela dažādība. Dažās sistēmās ir paredzēti administratīvi sodi, citās ir jāvēršas tiesā, un dažās sistēmās ir paredzēti arī kriminālsodi.

Sūdzību izskatīšanas termiņi ir ļoti atšķirīgi: sākot ar dažām nedēļām līdz par sešiem mēnešiem. Šāda situācija apdraud sistēmas efektivitāti kopumā. Dažādās dalībvalstīs arī ļoti atšķiras īstenošanas iestāžu lēmumu precizitātes pakāpe un efektivitāte, kā arī to praktiskās sekas pasažieriem.

2.2.4. Citi konstatētie sarežģījumi

2.2.4.1. Nesaskaņas par maksas summu, aprēķina metodi un piemērošanu

Dažās dalībvalstīs ir radušās nesaskaņas starp pārvadātājiem un lidostām par regulas 8. pantā paredzētās īpašās maksas summu un aprēķina metodi.

Dažādās lidostās tika novērotas ievērojamas atšķirības attiecībā uz šīs maksas summu, un tās pamatojums ne vienmēr ir skaidrs.

2.2.4.2. Sarežģījumi saistībā ar dažu svarīgu definīciju interpretāciju

Tika konstatēti sarežģījumi saistībā ar dažu regulā paredzēto definīciju interpretāciju. Piemēram, attiecībā uz personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām definīciju ir radušies jautājumi, vai šī definīcija attiecas arī uz grūtniecēm, cilvēkiem ar lieko svaru vai bērniem, kuri nav sasnieguši noteiktu vecumu. Šādu neskaidrību gadījumos, kad ne vienmēr ir iespējams sniegt vispusīgu, precīzu un vienkāršu atbildi, ir jāņem vērā vispārīgie interpretēšanas principi: būtībā regulā paredzētā aizsardzība attiecas ne tikai uz invalīdiem, bet arī personām, kuru pārvietošanās spējas ir ierobežotas vecuma vai jebkāda cita invaliditātes iemesla dēļ¹².

Tāpat arī skaidra izņēmuma neesamības gadījumā nevar izslēgt no regulas darbības jomas bērnus noteiktā vecumā, kura dēļ viņu autonomija lidojuma laikā ir ierobežota. Tāpēc pieaugušais, kas ceļo viens kopā ar vairākiem bērniem, kuri nav sasnieguši noteiktu vecumu, pamatoti var lūgt sava ceļojuma faktiskajiem apstākļiem atbilstošu palīdzību.

Tāpat arī no regulas darbības nevar *a priori* izslēgt tādu lieko svaru, kura dēļ var ievērojami samazināties pasažiera pārvietošanās spējas.

Šie piemēri apliecina nepieciešamību izvērtēt katru gadījumu atsevišķi, ievērojot tiesību akta vispārīgo mērķi – diskriminācijas apkarošanu. Ceļojumu rīkotājiem nav jāsaņemas par plašāku definīciju darbības jomu, jo viņus pret ļaunprātīgu tiesību izmantošanu aizsargā

¹² Regulas 2. panta a) punkts.

princips par palīdzības samērīgumu atbilstīgi sasniedzamajam mērķim, proti, ka pasažierim ir jāvar izlidot ar reisu, kurā viņš ir rezervējis vietu¹³.

2.2.4.3. Medicīniskā skābekļa pārvadāšana un nodrošināšana

Katrs pārvadātājs piemēro ļoti atšķirīgus nosacījumus medicīniskā skābekļa pārvadāšanai un nodrošināšanai, kas rada nenoteiktību un lielu neapmierinātību no attiecīgo pasažieru puses.

Regulas pašreizējā redakcija nesniedz risinājumu, taču jautājumam par medicīniskā skābekļa izmantošanu gaisa kuģī ir nepieciešams rast ātru risinājumu, jo pašreizējā situācija nav apmierinoša: patiesībā tā liedz piekļuvi gaisa pārvadājumiem pasažieriem, kuriem ir vitāli nepieciešams skābeklis, kā arī rada viņiem neskaidrību par pārvadājumu nosacījumiem un to izmaksām.

Eiropas Savienībā ir jāaskaņo medicīniskā skābekļa pārvadāšanas un izmantošanas nosacījumi, ievērojot pasažieru tiesības, gaisa pārvadājumu drošības noteikumus un gaisa pārvadātāju apsvērumus.

Lai gan medicīnisko skābekli uzskata par medicīnisko palīglīdzekli un tāpēc saskaņā ar regulu tas būtu jāpārvadā bez maksas¹⁴, vienlaikus uz to attiecas arī tiesību akti par bīstamām vielām, kā rezultātā dažas aviokompānijas ir aizliegušas to ienest gaisa kuģī, tā vietā piedāvājot savu skābekli. Attiecīgi šīs aviokompānijas to uzskata par pakalpojumu sniegšanu, kam arī piemēro konkrētu tarifu politiku, kas var būt ļoti dažāda — diapazonā no bezmaksas pakalpojuma līdz pakalpojumam ar dažkārt pat paaugstinātu maksu.

Komisija ir vairākkārt paudusi viedokli šajā saistībā atbildēs uz Parlamenta jautājumiem un petīcijām, konstatējot šādas pretrunīgas situācijas un paužot par tām nožēlu¹⁵.

2.2.4.4. Personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām sniedzamā vispārīgā informācija

Lai informētu sabiedrību par tās tiesībām, Komisija patlaban veic nozīmīgu darbu, izmantojot savu tīmekļa vietni un regulāri nākot klajā ar paziņojumiem plašsaziņas līdzekļos. Jo īpaši Komisija pagājušā gada 29. jūnijā uzsāka plašu informatīvo kampaņu “Jūsu pasažiera tiesības īsumā” (“Vos droits de passager en main”) visas Eiropas mērogā, kas ilgs divus gadus¹⁶.

Šīs kampaņas mērķis ir skaidrot iedzīvotājiem viņu tiesības un iedrošināt tās izmantot, jo īpaši izplatot informatīvos bukletus un plakātus vietās, kuras bieži apmeklē ceļotāji, izveidojot pasažieru tiesībām veltītu tīmekļa vietni¹⁷, kā arī publicējot informāciju presē un audiovizuālajos plašsaziņas līdzekļos.

Šos centienus vajadzētu atbalstīt visām ieinteresētajām pusēm, jo īpaši katras dalībvalsts attiecīgajām iestādēm. Komisija rosinās organizēt vietējās informatīvās kampaņas, kas var labāk sasniegt sabiedrību.

¹³ Regulas 7. pants.

¹⁴ II pielikuma 2. punkts.

¹⁵ Piemēram, sk. 2010. gada 25. marta atbildi uz *David Buckle* iesniegto petīciju Nr. 1438/2009 un Komisijas 2010. gada 25. marta atbildi. Atbildes uz rakstiskajiem jautājumiem E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 un E-2962/10.

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

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

2.2.4.5. Iepriekšējās paziņošanas efektivitātes palielināšana

Ciktāl tas attiecas uz iepriekšējo paziņošanu, tā šobrīd nav pietiekama un ir tikpat kā neefektīva: situācijas uzlabošanas nolūkā tiks analizēti tehniskie un juridiskie līdzekļi.

Pamatnosacījums iepriekšējās paziņošanas rādītāja uzlabošanai, kas patlaban veido 40 %, ir sistemātiska pasažieru informēšana par palīdzību, kuru viņi var saņemt, un nepieciešamība savlaicīgi paziņot, kāda palīdzība viņiem būs vajadzīga.

Šāda informācija ir jāiesniedz pēc iespējas agrāk (jau ceļojuma plānošanas un rezervācijas laikā), un tai ir jābūt iespējami precīzai. To var nodrošināt, apmācot nozares dalībniekus, kuriem ir pienākums brīdināt pasažierus par viņu tiesībām un pienākumiem saistībā ar regulu. Biļešu pasūtījuma veidlapās un/vai rēķinos varētu sistemātiski iekļaut norādi ar atgādinājumu par šiem jautājumiem.

Ņemot vērā šo kopsavilkumu par Regulas (EK) Nr. 1107/2006 darbību, tās priekšrocībām un trūkumiem, šajā paziņojumā tiek piedāvāts izstrādāt priekšlikumus tās piemērošanas uzlabošanai.

3. SECINĀJUMI UN TURPMĀKIE IEROSINĀJUMI

Kopumā regulas piemērošana ir apmierinoša un pakāpeniski arvien uzlabojas, neatkarīgi no dažām būtiskām neatbilstībām starp gaisa pārvadātājiem un dalībvalstīm, kā arī to, ka sabiedrība vēl nav pietiekami labi informēta par šo tiesību aktu.

Nepieciešamība nodrošināt palīdzību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir atzīta visā Eiropas Savienībā, tomēr mums pagaidām vēl nav izdevies panākt, lai tās piemērošana noritētu efektīvi un saskaņotā veidā, kas konkrētā veidā liecinātu par patiesas vienotas tiesiskās telpas esību šajā jomā.

Vēl ir jāveic vairāki pasākumi. Šo mērķi ļaus sasniegt ierosinātie uzlabojumu virzieni, kas jāizstrādā, aktīvi sadarbojoties visām ieinteresētajām pusēm (starptautiskajām organizācijām, jo īpaši Eiropas Civilās aviācijas konferencei, valstu iestādēm, personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārstāvju organizācijām, lidostām un gaisa pārvadātājiem, apakšuzņēmējiem u. c.).

Pirmais kopumā pozitīvais regulas piemērošanas izvērtējums šajā posmā ļauj izvairīties no tiesību akta pārskatīšanas. Nudien, izveidotais juridiskais satvars ir jauns, un šķiet, ka tas ir pietiekami elastīgs, lai varētu veikt nepieciešamos uzlabojumus bez jebkādas vajadzības atsākt šajā posmā likumdošanas procesu.

Tālab Komisija atbilstoši saviem koordinācijas un uzraudzības uzdevumiem vēlas ierosināt vairākus uzlabojumu virzienus pastāvošā satvara iekšienē.

Pirmais virziens: vienveidīga regulas interpretācija

- Komisija ierosina oficiāli nostiprināt īstenošanas iestāžu tīklu, izveidojot par piemērošanu atbildīgo valsts iestāžu ekspertu grupu.

- Komisija šajā grupā apspriedīs vadlīnijas par regulas interpretāciju un pieņems šādas vadlīnijas kā dienestu dokumentu, lai panāktu pēc iespējas vienveidīgu regulas noteikumu interpretāciju.
- Komisija nodrošinās, lai tiktu veikti konkrēti pasākumi nolūkā panākt vienotu drošības prasību interpretāciju, kuras var izmantot kā pamatojumu, lai atteiktu rezervāciju vai iekāpšanu. Komisija strādās sadarbībā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*).
- Komisija nodrošinās, lai visas dalībvalstis izstrādātu un publiskotu tipveida vienotu sarakstu ar iemesliem, uz kuriem var atsaukties, lai atteiktu personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadājumu vai noteiktu pienākumu nodrošināt pavadoni lidojuma laikā.

Otrs virziens: regulas praktiskās darbības uzlabojumi

- Komisija sadarbībā ar ieinteresētajām pusēm, jo īpaši patērētāju organizācijām (piemēram, Eiropas patērētāju informācijas centriem), nodrošinās, lai attiecīgajai sabiedrības daļai, uz kuru attiecas regula, tiktu pastāvīgi sniegta patiesa informācija, jo īpaši tiem cilvēkiem, kuri nav invalīdi, taču uz kuriem varētu attiekties personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām definīcija.
- Komisija sadarbībā ar personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārstāvju organizācijām mudinās īstenot apmācību programmas, lai veicinātu labākus pakalpojumus un virzītos uz efektīvāku Eiropas noteikumu piemērošanu šajā jomā.
- Komisija ierosinās par piemērošanu atbildīgo iestāžu ekspertu grupai veikt pasākumus, lai panāktu, ka paziņojumi par nepieciešamo palīdzību līdz ar pamatojumu tiek sniegti jau rezervācijas brīdī.

Trešais virziens: valsts pārvaldes iestāžu sankciju efektivitātes un uzraudzības uzlabošana

- Komisija ar regulatoru grupu apspriedīs iespēju izveidot kopīgu datubāzi, lai sekotu līdzi sūdzību izskatīšanas norisēm, administratīvajiem un tiesu lēmumiem saistībā ar regulas piemērošanu.
- Komisija arī vēlas izstrādāt saskaņotu Eiropas līmeņa rīcības plānu ar pasākumiem, kurus valsts pārvaldes iestādēm būs jāapņemas īstenot (regulāri ceļojumu rīkotāju auditi, pārbaudes uz vietas u. c.).
- Komisija aicinās aviokompānijas iecelt personu, kas atbildēs par strīdu izšķiršanu uz vietas un kura būs kompetenta nekavējoties pieņemt lēmumu, lai atrisinātu strīdu ar pasažieri.
- Komisija apspriedīs ar īstenošanas iestādēm iespēju publicēt piemēroto sankciju un attiecīgo ceļojumu rīkotāju sarakstu, lai pastiprinātu sankciju preventīvo ietekmi.

Ceturtais virziens: medicīniskā skābekļa jautājuma risināšana

Komisija aicinās visas puses brīvprātīgi iesaistīties sarunās par medicīniskā skābekļa izmantošanu gaisa kuģī. Līdztekus Komisija izvērtēs iespēju piedāvāt vispārīgu risinājumu, piemēram, vai nu pieņemot nesaistošu dokumentu, vai arī pieņemot obligātus noteikumus, ja tas tiks uzskatīts par lietderīgu.

Iespējamajos risinājumos jo īpaši jāņem vērā šādi trīs galvenie aspekti:

- noteikta aprīkojuma sertificēšana gaisa pārvadājumiem, atļaujot tā ienešanu gaisa kuģī ar noteikumu, ka tiek ievērotas noteiktas ekspluatācijas prasības;
- vienota maksimālā tarifa noteikšana [medicīniskā] skābekļa nodrošināšanai gaisa kuģī, piemērojot šo tarifu visā Eiropas Savienībā;
- skaidras un precīzas informācijas sniegšana pasažieriem par medicīniskā skābekļa nodrošināšanas nosacījumiem gaisa kuģī.