

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 11.4.2011
KOM(2011) 166 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**o uplatňovaní a výsledkoch nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.
1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou
pohyblivosťou v leteckej doprave**

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o uplatňovaní a výsledkoch nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave

1. ÚVOD

Nariadenie (ES) č. 1107/2006¹ o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (ďalej len: nariadenie) bolo prijaté Európskym parlamentom a Radou 5. júla 2006. Tento dokument je súčasťou politiky boja proti diskriminácii osôb so zdravotným postihnutím, a všeobecnejšie s trvalou alebo dočasne zníženou pohyblivosťou, ktorý vedie Európska komisia vo všetkých oblastiach života občanov.

Vo všeobecnosti sa usudzuje, že každý šiesty európsky občan trpí zdravotným postihnutím. Odhliadnuc od tohto čísla všeobecná tendencia starnutia európskej populácie spôsobuje neustále zvyšovanie počtu cestujúcich so zvláštnymi potrebami, pokiaľ ide o pomoc, spojenými so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou.

Cieľ nariadenia je jasný: umožniť zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou (ďalej len: OZP), aby mali s ostatnými občanmi porovnateľné možnosti cestovať lietadlom.

Obsah a duch nariadenia spočívajú v rovnováhe medzi požiadavkami boja proti diskriminácii a operatívnymi požiadavkami. Zavádza sa v ňom všeobecná zásada nediskriminácie, vytvára sa v ňom mnoho povinností týkajúcich sa poskytovania informácií a pomoci zo strany dopravcov, a zároveň sa v ňom stanovuje mechanizmus predbežného oznamovania o potrebe pomoci zo strany OZP a existencia prísne vymedzených výnimiek z povinností pomoci. Existencia a dodržiavanie tejto rovnováhy sú jadrom uplatňovania právnych predpisov.

V roku 2009 v rámci uplatňovania článku 17 nariadenia začala Komisia dve štúdie o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1107/2006: prvá mala za cieľ všeobecne posúdiť uplatňovanie nariadenia, druhá bola konkrétnejšie zameraná na režimy sankcií uplatňované v členských štátoch v prípade porušenia povinností obsiahnutých v nariadení. Konečné správy o týchto štúdiách sa odovzdali v júni a v septembri 2010 a sú k dispozícii na webových stránkach Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu².

V tejto správe nejde o to, aby sa znovu podrobne rekapituloval obsah týchto štúdií, s ktorými sa čitateľ môže ľahko oboznámiť, ale o to, aby sa z ich zhrnutia vyvodili dôsledky s cieľom lepšie uplatňovať súčasné právne predpisy.

¹ Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s.1.

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

2. HLAVNÉ ZISTENIA ŠTÚDIÍ

Štúdie týkajúce sa uplatňovania nariadenia poskytujú úplný obraz o súčasnej situácii v Európskej únii.

Právny rámec stanovený týmto dokumentom a hlavné povinnosti pomoci sa v členských štátoch riadne zaviedli. Situácia v praxi sa teda zmenila v prospech OZP, čo predstavuje nepopierateľný úspech.

Avšak zavádzanie týchto nových pravidiel zostáva v jednotlivých členských štátoch, na jednotlivých letiskách aj u jednotlivých leteckých dopravcov nerovnomerné. Hlavný problém aj naďalej zostáva nedostatok ich harmonizácie a niekedy aj nesúdržnosť v ich výklade.

2.1. Úspechy

Nadobudnutie účinnosti nariadenia predstavuje podľa všeobecnej mienky nepopierateľný pokrok v prospech zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou.

Prvky úspechu možno zhrnúť takto:

a) Jednotný rámec. Nariadením sa presadil minimálny jednotný rámec použiteľný v celej Únii³. Dnes je tento jednotný režim ochrany v Európe funkčný: vďaka nemu existuje presný zoznam služieb pomoci, ktoré sa musia povinne poskytnúť dotknutým cestujúcim zdarma.

b) Jasné rozdelenie úloh medzi letiskami a dopravcami. Dnes každý vie, čo má robiť a ako to uskutočňovať, vrátane finančného hľadiska.

c) Zriadenie siete špecializovaných vnútroštátnych vykonávacích orgánov (alebo National Enforcement Bodies: ďalej len NEB) vo všetkých členských štátoch a skutočná spolupráca s Komisiou, ale aj s inými organizáciami⁴ prostredníctvom výmeny informácií a správnych postupov.

V leteckej doprave sa presadila európska kultúra pomoci OZP: dnes si všetky subjekty uvedomujú túto problematiku a zavádzajú konkrétne opatrenia.

Avšak napriek týmto pozitívnym aspektom zistili útvary Komisie výskyt anomálií.

2.2. Problémy

Spätná väzba vyplývajúca zo skúseností, ako aj rôzne štúdie uskutočnené či už Komisiou alebo inými organizáciami⁵ ukazujú, že sa pri uplatňovaní nariadenia vyskytujú problémy, ktoré môžu oslabiť jeho potenciál.

³ Aj v krajinách mimo EÚ, ktoré sa riadia európskymi právnymi predpismi.

⁴ Napríklad pomocná podskupina pre OZP Európskej konferencie civilného letectva.

⁵ CAA review on the implementation of European legislation on the rights of disabled and reduced mobility passengers in the UK, March 2010 (Prieskum CAA týkajúci sa implementácie európskych právnych predpisov v oblasti práv cestujúcich OZP v Spojenom kráľovstve, marec 2010); práce pomocného podvýboru CEAC (ECAC) týkajúce sa OZP; odpovede na verejnú konzultáciu o právach cestujúcich v leteckej doprave organizovanou Komisiou v prvom polroku 2010.

Štatistické údaje síce ukazujú, že vo väčšine prípadov OZP dostávajú pomoc, na ktorú majú právo, a iba v menšom počte prípadov sa vykazujú problémy, napriek tomu sa musí vyvíjať stále úsilie, aby sa uplatňovanie nariadenia zlepšilo.

2.2.1. *Problémy spojené s povinnosťami letísk*

Veľkú časť pomoci OZP majú na starosti riadiace orgány letísk⁶. Zodpovedajú za prechod cestujúceho celou letiskovou infraštruktúrou až k sedadlu na palube lietadla a takisto aj za zaobchádzanie s batožinou.

a) Kvalita služby a jej prispôsobenie individuálnym potrebám OZP sú niekedy nedostatočné.

Poskytované služby pomoci sú nerovnomernej kvality a niekedy nie sú prispôsobené špecifickým potrebám cestujúcich, najmä pokiaľ ide o OZP, ktorých schopnosť pohybu je úplne alebo takmer úplne obmedzená, a odborná príprava zamestnancov nie je vždy dostatočná.

b) Potreba zlepšiť poskytovanie informácií cestujúcim. Informovanosť cestujúcich sa často považuje za nedostatočnú alebo málo dostupnú. Tento prvok, ktorý je kľúčový pre správne uplatňovanie nariadenia, zostáva jedným z vážnych nedostatkov jeho vykonávania.

c) Manipulácia s pomôckami potrebnými na pohyb

Manipulácia s pomôckami potrebnými na pohyb je takisto znepokojujúca. Často sa jedná o krehké a drahé pomôcky, ktoré sú pre cestujúceho životne dôležité.

2.2.2. *Problémy spojené s povinnosťami leteckých dopravcov*

a) Obmedzenia pri rezervácii miest alebo pri nástupe na palubu OZP z dôvodov bezpečnosti.

Zo štúdií ako aj z riešenia sťažností vyplýva, že hlavné problémy pri uplatňovaní nariadenia leteckými dopravcami sa týkajú odmietnutia rezervácie miest alebo odmietnutie nástupu na palubu OZP z dôvodov bezpečnosti.

Táto problematika sa týka aj situácií, keď dopravcovia vyžadujú, aby OZP sprevádzala osoba, ktorá je schopná im počas letu pomáhať, pričom tejto druhej osobe účtujú letenku v plnej cene.

V článku 4 ods. 1 nariadenia sa povoľuje dopravcom výnimka zo zásady nediskriminácie, čiže buď odmietnuť rezerváciu alebo odmietnuť OZP nástup na palubu lietadla, alebo vyžadovať, aby ju sprevádzala iná osoba, s cieľom dodržať bezpečnostné požiadavky stanovené medzinárodnými právnymi predpismi, právnymi predpismi Spoločenstva alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi, alebo ktoré stanoví orgán, ktorý vydal osvedčenie leteckého prevádzkovateľa. Ide teda o presne vymedzenú výnimku⁷.

⁶ Príloha I k nariadeniu (ES) č. 1107/2006

⁷ Článok 4 ods. 1 nariadenia.

Zdá sa, že panuje určitá nejasnosť, pokiaľ ide o definíciu bezpečnostných kritérií, ktorými sa povoľujú výnimky zo zásady nediskriminácie. Nutnosť dodržiavať bezpečnostné pokyny⁸ v prípade poklesu tlaku, turbulencií, náhleho obratu alebo nehody by samozrejme mohla v určitých prípadoch odôvodniť odmietnutie nástupu na palubu alebo potrebu obmedziť počet OZP na palube či požadovať sprievod.

V súčasnosti existuje málo bezpečnostných predpisov v oblasti prepravy OZP, ktoré by boli harmonizované na úrovni Únie. Okrem toho uplatňovanie týchto predpisov patrí najčastejšie do kompetencie vnútroštátnych orgánov. Každý dopravca navrhuje v tejto oblasti svoje predpisy, ktoré schvaľuje príslušný orgán, a to podľa vlastného posúdenia rizík.

K tomuto zisteniu treba dodať, že niektorí dopravcovia majú tendenciu zamieňať požiadavky, ktoré sa týkajú letovej bezpečnosti, a problémy, ktoré sa týkajú iba pohodlia OZP (stravovanie, používanie toaliet atď.). Pritom odmietnutie nástupu na palubu z bezpečnostných dôvodov však musí nutne súvisieť s letovou bezpečnosťou.

Harmonizácia bezpečnostných predpisov je zložitá úloha a predpokladá spoluprácu príslušných vnútroštátnych orgánov, avšak Komisia si myslí, že už je možné vytýčiť jednoduché zásady na vymedzenie výnimiek ustanovených v článku 4 ods. 1 písm. a) a článku 4 ods. 2, t. j.:

- akákoľvek výnimka, pri ktorej sa uvádza bezpečnostný motív na odôvodnenie odmietnutia rezervácie alebo prepravy alebo na požiadavku sprevádzania OZP, by sa mala opierať o jednu prípadne viac právne záväzných noriem⁹ v oblasti leteckej bezpečnosti a nie o jednoduché odporúčania alebo o obchodnú politiku dopravcov,
- v prípade odmietnutia prepravy by sa mali cestujúcemu oznámiť presné dôvody a odkaz na záväznú právnu normu, o ktorú sa odmietnutie opiera,
- vnútroštátne orgány by mali presne definovať a zverejniť bezpečnostné požiadavky, na ktorých základe môžu odmietnuť prepravu, aby sa umožnilo lepšie pochopenie týchto postupov a ich postupná harmonizácia.

Motívy, ktoré by mohli odôvodniť odmietnutie prepravy, by mali nutne a priamo súvisieť s letovou bezpečnosťou a vychádzať z týchto zásad:

- Neschopnosť porozumieť bezpečnostným pokynom posádky; neschopnosť samostatne vykonať bezpečnostné pohyby (pripútať sa, rozopnúť si bezpečnostný pás, uchopiť a nasadiť si kyslíkovú masku alebo záchrannú vestu); neschopnosť spolupracovať, aj keď v obmedzenej miere, pri vlastnej evakuácii; neschopnosť poskytnúť sám sebe potrebnú zdravotnú starostlivosť alebo ošetrovanie počas letu.

⁸ Hlavne umiestnenie a používanie bezpečnostných pásov, kyslíkovej masky a záchrannej vesty, urýchlená evakuácia lietadla cestami vyznačenými palubným personálom.

⁹ V EÚ sú záväzné normy obsiahnuté v EÚ OPS (Operational Standards) (nariadenie (EHS) č. 3922/1991 z 31.12.1991). V tomto nariadení sa opisujú spoločné technické pravidlá a správne postupy uplatniteľné na obchodnú leteckú dopravu vrátane bezpečnostných predpisov pre prepravu OZP (pozri napr. OPS 1.260, s. 34, alebo dodatok 1 k OPS 1.1045, bod 8.2.2.). Môže sa jednať aj o vnútroštátne predpisy: napríklad pre Spojené kráľovstvo Code of practice s. 38; pre Nemecko LBA, Circulars s. 36; pre Belgicko Circulaire č. CIR/OPS-04.12.2006, ktorý uverejnilo DGTA, Centre communication Nord.

– Okrem toho by obmedzenie počtu OZP na palube počas letu, prispôsobené vlastnostiam lietadla, nemalo byť nižšie ako je počet zdravých cestujúcich¹⁰ schopných pomáhať OZP v prípade núdzovej evakuácie¹¹. Na tomto základe je uvedené obmedzenie odhadované niektorými orgánmi na polovicu počtu zdravých cestujúcich, ktorí sú prítomní počas daného letu.

b) Problémy týkajúce sa pomoci na palube. Problémy s uplatňovaním sa objavujú aj pri pomoci počas letu, najmä v prípade povinnosti sprevádzania na toalety, ktorú musia dopravcovia splniť. Táto povinnosť sa jasne uvádza v prílohe II k nariadeniu a leteckí dopravcovia musia vynaložiť primerané úsilie, aby ju dodržali v súlade s bezpečnostnými normami, a vrátane prispôsobenia zariadenia a odbornej prípravy personálu na palube.

c) Problémy týkajúce sa pomôcok potrebných na pohyb. Vymedzenie pojmu pomôcok potrebných na pohyb, ktoré sa musia prepravovať bezplatne, spôsobilo rozdielne výklady. Niektorým cestujúcim bolo odmietnuté právo na bezplatnú prepravu niektorých pomôcok z dôvodu, že neboli priamo nevyhnutné na cestu, na ktorú sa podala žiadosť o pomoc.

Právo na cestovanie tak, ako sa definuje v prvom odôvodnení nariadenia (zásady nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania), by sa nemalo obmedzovať na fyzický úkon prepravy, ale malo by zároveň zahŕňať cieľ cesty, čo pri tejto kategórii cestujúcich znamená, že budú mať k dispozícii pomôcky potrebné na pohyb a zdravotné pomôcky nevyhnutné pre ich činnosť, a to aj po ukončení letu.

d) Problémy týkajúce sa poskytovania informácií OZP. Často sa zdá, že OZP sú ešte stále nedostatočne informované o svojich právach, či už je to pri rezervácii, alebo v prípade odmietnutia nástupu na palubu.

Avšak z obsahu a ducha nariadenia vyplýva, že OZP budú pred svojou žiadosťou o rezerváciu informované o svojich právach a výnimkách, aby sa mohli rozhodnúť, či požiadajú o rezerváciu a o pomoc na základe riadnej informovanosti.

2.2.3. Problémy súvisiace s povinnosťami vnútroštátnych orgánov poverených uplatňovaním nariadenia

Zistili sa nezrovnalosti, pokiaľ ide o jednotný výklad nariadenia, ako aj pri riešení sťažností cestujúcich a pri prijímaní a uplatňovaní sankčných opatrení.

Pokiaľ ide o jednotný výklad nariadenia, Komisia zorganizovala od roku 2006 zasadnutia príslušných vnútroštátnych orgánov, počas ktorých sa prejednávajú možné rozdiely vo výklade. Zápisnice z týchto zasadnutí sú uverejnené na webových stránkach Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu.

Medzi členskými štátmi existujú veľké rozdiely: niektoré orgány sa prejavujú veľmi aktívne či už pri informovaní verejnosti o ich právach a pri dohľade nad uplatňovaním nariadenia v praxi alebo pri vyšetrowaní sťažností. Iné reagujú iba na podnety.

¹⁰ Za zdravých cestujúcich sa podľa ICAO (Doc 7192 Training manual Part E-1) považujú osoby vybrané členmi posádky na pomoc pri riešení núdzových situácií, napríklad pri otváraní dverí alebo pri pomoci iným cestujúcim pri evakuácii lietadla.

¹¹ Pozri JAA Temporary Guidance Leaflet TGL N°44.

Ďalším problémom je nedostatočná harmonizácia ich činností: dopravcovia sa preto mohli stretávať s rozdielnym výkladom znenia v jednotlivých členských štátoch.

Pokiaľ ide o režimy sankcií, sú extrémne odlišné. Niektoré režimy majú správny charakter, iné súdny, ďalšie dokonca trestný.

Lehoty na vyriešenie sťažností sú veľmi rozdielne: od niekoľkých týždňov do šiestich mesiacov. Táto situácia škodí celkovej účinnosti systému. Aj miera podrobností a účinnosť rozhodnutí vnútroštátnych vykonávacích orgánov, ako aj ich praktické dôsledky pre cestujúcich sú veľmi odlišné v jednotlivých členských štátoch.

2.2.4. *Ostatné zistené problémy*

2.2.4.1. Nezhody týkajúce sa výšky poplatku a spôsobu výpočtu a uloženia

V niektorých členských štátoch vznikli nezhody medzi dopravcami a letiskami, pokiaľ ide o výšku a spôsob výpočtu zvláštneho poplatku ustanoveného v článku 8 nariadenia.

Zistilo sa, že na jednotlivých letiskách existujú značné rozdiely vo výške tohto poplatku bez toho, aby boli jasne odôvodnené.

2.2.4.2. Problémy s výkladom niektorých dôležitých definícií

Zistili sa problémy s výkladom niektorých definícií nariadenia. Napríklad v samotnej definícii osôb so zníženou pohyblivosťou nie je jasné, či sa do jej rámca zahŕňajú aj tehotné ženy, osoby s nadváhou alebo deti nízkeho veku. V týchto neistých situáciách, keď nie je vždy možné dať univerzálnu, presnú a jednoduchú odpoveď, sa musia uplatniť všeobecné zásady výkladu: v danom prípade sa nariadenie nevzťahuje iba na samotné osoby s telesným postihnutím, ale rozširuje svoju ochranu aj na osoby so zníženou pohyblivosťou z dôvodu ich veku alebo z akejkoľvek inej znevýhodňujúcej príčiny¹².

Preto pokiaľ neexistujú výslovné výnimky, nie je možné vylúčiť z rozsahu pôsobnosti nariadenia situácie súvisiace s deťmi, ktorých vek by mal za následok obmedzenie samostatného pohybu pri ceste lietadlom. Z tohto dôvodu by dospelá osoba, ktorá cestuje sama s niekoľkými deťmi nízkeho veku, mohla právom požadovať pomoc, ktorá zodpovedá skutočným okolnostiam jej cesty.

Rovnako aj taký stav nadváhy, ktorý by mal za následok citelné obmedzenie schopnosti pohybu cestujúceho, nemôže byť a priori vylúčený z rozsahu pôsobnosti nariadenia.

Tieto príklady dokazujú potrebu zvažovať konkrétne prípady a mať na zreteli všeobecný cieľ boja proti diskriminácii obsiahnutý v predpise. Prevádzkovatelia by sa nemali obávať širokého rozsahu pôsobnosti definície, pretože sú chránení proti zneužitiu zásadou proporcionality pomoci k sledovanému cieľu, to znamená, aby cestujúci mohol nastúpiť na palubu lietadla na rezervovaný let¹³.

¹² Článok 2 písm. a) nariadenia.

¹³ Článok 7 nariadenia.

2.2.4.3. Preprava a poskytovanie lekárskeho kyslíka

Preprava a poskytovanie lekárskeho kyslíka sú predmetom veľmi rozdielnych režimov u jednotlivých dopravcov a vyvolávajú neistotu a veľkú nespokojnosť u príslušných cestujúcich.

Nariadenie vo svojom súčasnom znení neumožňuje presadiť jedno riešenie, avšak problém poskytovania lekárskeho kyslíka na palube sa musí rýchlo vyriešiť, pretože súčasná situácia nie je uspokojivá: buď totiž vylučuje cestujúcich, ktorí k životu potrebujú kyslík, z prístupu k leteckej doprave, alebo ich vystavuje neistote, pokiaľ ide o ich prepravné podmienky a náklady.

Preprava a poskytovanie lekárskeho kyslíka sa musia v Európskej únii harmonizovať s prihliadnutím na práva cestujúcich, na predpisy týkajúce sa bezpečnosti leteckej dopravy a na obmedzenia leteckých dopravcov.

Kyslík, ktorý sa považuje za zdravotnú pomôcku, a preto je podľa nariadenia¹⁴ prepravovaný bezplatne, podlieha súčasne právnym predpisom o nebezpečných látkach a z tohto dôvodu ho niektoré spoločnosti zakazujú na palube a radšej poskytujú svoj vlastný kyslík. Tieto spoločnosti potom uplatňujú vlastné tarifné politiky za to, čo považujú ako poskytovanie služby, a tie môžu predstavovať bezplatné poskytovanie, no v niektorých prípadoch si účtujú vysoké čiastky.

Komisia mala opakovane príležitosť vyjadriť sa k tejto téme v odpovediach na parlamentné otázky a na petície, no s poľutovaním skonštatovala takto vytvorené protichodné situácie¹⁵.

2.2.4.4. Všeobecné informácie poskytované OZP

Komisia vyvíja v súčasnosti značné úsilie, aby informovala verejnosť o jej právach prostredníctvom svojich webových stránok a v pravidelných príspevkoch v médiách. Konkrétne 29. júna minulého roku začala Komisia rozsiahlu informačnú kampaň („Práva cestujúceho máte po ruke“)¹⁶ na európskej úrovni, ktorá bude trvať dva roky.

Táto kampaň realizovaná prostredníctvom distribúcie informačných brožúr, plagátov na miestach, kadiaľ často prechádzajú cestujúci, zriadenia webových stránok venovaných právam cestujúcich¹⁷, príspevkov v tlači a v audiovizuálnych médiách má za cieľ vypestovať u občanov povedomie o ich právach a podporiť ich v ich využívaní.

Na toto úsilie sa musia zamerať všetky zúčastnené strany, najmä vnútroštátne orgány vo všetkých členských štátoch. Komisia bude podporovať miestne informačné aktivity čo najprístupnejšie verejnosti.

¹⁴ Príloha II ods. 2.

¹⁵ Napríklad: odpoveď z 25.3.2010 na petíciu č. 1438/2009, ktorú predložil David Buckle, a odpoveď Komisie z 25.3.2010. Odpovede na písomné otázky E-3760/09, E-5076/09, E-5586/09 a E-2962/10.

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

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

2.2.4.5. Zvýšenie účinnosti predbežného oznamovania

Čo sa týka predbežného oznamovania, v súčasnosti je nedostatočné a málo účinné: bude sa uvažovať o technických a právnych prostriedkoch, ktorými by sa táto situácia zlepšila.

Základným aspektom na zlepšenie miery predbežného oznamovania, ktorá dnes dosahuje 40 %, je stanoviť, aby cestujúci boli neustále informovaní o pomoci, ktorej sa môžu dožadovať, a o nutnosti oznamovať vopred svoje potreby týkajúce sa pomoci.

Túto informáciu by mali predložiť čo najskôr a čo najjasnejšie už pri príprave a rezervácii cesty. Vyžaduje si to odbornú prípravu subjektov v sektore, ktorí by mali upozorňovať cestujúcich na ich práva a povinnosti spojené s nariadením. Zmienka pripomínajúca tieto skutočnosti by sa mohla systematicky uvádzať na letenkách, objednávkach a/alebo faktúrach.

Táto správa má za cieľ načrtnúť na základe rekapitulačnej tabuľky týkajúcej sa uplatňovania nariadenia (ES) č. 1107/2006, jeho silných a slabých stránok návrhy smerujúce k zlepšeniu jeho uplatňovania.

3. ZÁVERY A BUDÚCE NÁVRHY

Uplatňovanie nariadenia sa zdá byť celkovo uspokojivé a neustále sa zlepšuje napriek určitým závažným rozdielom v prípade jednotlivých prevádzkovateľov a členských štátov a napriek skutočnosti, že jeho znenie nie je ešte verejnosti dostatočne známe.

Aj keď nutnosť poskytovať pomoc OZP je dnes uznávaná v celej Európskej únii, doteraz sme nedospeli k účinnému a harmonizovanému uplatňovaniu, ktoré by bolo konkrétnym znakom existencie skutočného spoločného priestoru v tejto oblasti.

Treba teda naďalej pokračovať v úsilí: ambíciami navrhnutých možností na zlepšenie, ktoré je potrebné prepracovať s aktívnou spoluprácou všetkých zúčastnených strán (medzinárodných organizácii, najmä Európskej konferencie civilného letectva, vnútroštátnych orgánov, orgánov zastupujúcich OZP, letísk, leteckých dopravcov, subdodávateľských spoločností atď.), je umožniť dosiahnutie tohto cieľa.

Prvé celkovo pozitívne hodnotenie uplatňovania nariadenia umožňuje v tomto štádiu upustiť od potreby upraviť právne predpisy. Zavedený právny rámec je totiž pomerne nový a zdá sa byť dostatočne pružný na prijímanie nevyhnutných zlepšení bez toho, aby bolo v tomto štádiu potrebné podstupovať legislatívny proces.

Komisia by teda chcela, vo svojej koordinačnej a dozornej funkcii, navrhnúť niekoľko možností na zlepšenie v existujúcom rámci.

Prvá možnosť: Jednotný výklad nariadenia

- Komisia navrhne formalizovať existenciu siete vnútroštátnych vykonávacích orgánov v podobe expertnej skupiny týchto vnútroštátnych vykonávacích orgánov.
- Komisia prediskutuje v rámci tejto skupiny usmernenia týkajúce sa výkladu nariadenia, usmernenia, ktoré schváli v podobe pracovného dokumentu, aby dosiahla čo najjednoduchší možný výklad ustanovení nariadenia.

- Komisia sa ubezpečí, že sa vyvinie zvláštne úsilie na zavedenie spoločného výkladu bezpečnostných požiadaviek, ktoré by mali odôvodňovať odmietnutie rezervácie alebo odmietnutie nástupu na palubu. Komisia bude jednať v spolupráci s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA).
- Komisia bude dbať na to, aby sa vytvoril a zverejnil zjednotený zoznam dôvodov - spoločný pre všetky členské štáty - ktoré môžu viesť k odmietnutiu prepravy OZP alebo k povinnosti ich sprevádzania inou osobou počas letu.

Druhá možnosť: Zlepšenie praktického uplatňovania právnych predpisov

- Komisia bude v spolupráci so zúčastnenými stranami, najmä spotrebiteľskými organizáciami (napríklad Európskymi spotrebiteľskými centrami), dbať na to, aby sa neustále uplatňovala skutočná politika informovania verejnosti, ktorej sa nariadenie týka, najmä osôb, ktoré sa nepovažujú za zdravotne postihnuté, ale na ktoré sa napriek tomu definícia OZP vzťahuje.
- Komisia podporí zriaďovanie programov odbornej prípravy v spolupráci s organizáciami zastupujúcimi OZP, aby napomohla zlepšeniu služieb a smerovala k účinnejšiemu uplatňovaniu európskych predpisov v tejto veci.
- Komisia navrhne expertnej skupine vnútroštátnych vykonávacích orgánov prijatie opatrení s cieľom podporiť žiadosti o oznámenie pomoci už v štádiu rezervácie prostredníctvom systému vystavenia dokladu.

Tretia možnosť: Posilnenie dozoru a účinnosti režimov sankcií zo strany vnútroštátnych orgánov.

- Komisia prediskutuje so skupinou regulačných orgánov možnosť zriadenia spoločnej databázy s cieľom sledovať riešenie sťažností a správne a súdne rozhodnutia, ktoré sa týkajú uplatňovania nariadenia.
- Komisia by zároveň chcela vypracovať akčný plán harmonizovaný na európskej úrovni, v ktorom by sa podrobne uviedli činnosti, za realizáciu ktorých by sa vnútroštátne orgány mali zaviazat' (pravidelné audity prevádzkovateľov, inšpekcie na mieste atď.).
- Komisia podnieti letecké spoločnosti, aby vymenovali pracovníka zodpovedného za riešenie sporov, prítomného na mieste a s právomocou bezprostredne rozhodnúť, aby dospel k urovnaniu sporu s cestujúcim.
- Komisia prediskutuje s vnútroštátnymi vykonávacími orgánmi možnosť zverejniť zoznam uložených sankcií a príslušných prevádzkovateľov, aby posilnila odrádzajúci charakter režimu sankcií.

Štvrtá možnosť: Vyriešenie otázky lekárskeho kyslíka

Komisia podporí rokovanie o dobrovoľnom záväzku všetkých strán, pokiaľ ide o otázku využívania lekárskeho kyslíka na palube. Ak sa tak nestane, Komisia bude uvažovať o prijatí všeobecného usmernenia buď v podobe nezáväzného aktu alebo, ak sa to bude zdať vhodné, vymedzením záväzných pravidiel.

Ďalšie riešenia by sa mali zamerať najmä na tri základné skutočnosti:

- zavedenie systému osvedčení v leteckej doprave pre niektoré pomôcky, ktoré sa vezmú na palubu pod podmienkou, že sa dodržia stanovené kritériá ich údržby,
- stanovenie maximálnej jednotnej sadzby na poskytovanie kyslíka na palube platnej v celej Európskej únii,
- poskytnutie jasnej a presnej informácie cestujúcim, pokiaľ ide o podmienky poskytovania lekárskeho kyslíka na palube.