

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o skupnih pravilih glede odškodnine in pomoči letalskim potnikom (tekoči program)

(COM(2013) 130 final)

(2013/C 327/20)

Poročevalka: **Milena ANGELOVA**

Soporočevalec: **Raymond HENCKS**

Evropski parlament in Svet Evropske unije sta 16. aprila oziroma 16. julija 2013 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Skupna pravila glede odškodnine in pomoči letalskim potnikom (tekoči program)

COM(2013) 130 final.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 20. junija 2013.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 491. plenarnem zasedanju 10. in 11. julija 2013 (seja z dne 11. julija) s 136 glasovi za, 6 glasovi proti in 7 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja dodatno pravno varnost, ki jo trenutni predlog daje tako potnikom kot letalskimi prevoznikom s tem, ko natančneje opredeli ustrezne koncepte, uporabljene v uredbi, kar odraža načela iz sodb Sodišča Evropske unije in zagotavlja trden pravni okvir. Vendar EESO izraža obžalovanje, ker Komisija v predlogu ni predvidela visoke ravni varstva potrošnikov.

1.2 EESO načeloma odobrava ukrepe, ki jih morajo letalski prevozniki sprejeti v različnih razmerah, kar pomeni, da potnikom izplačajo odškodnino v primeru velikih zamud, spremembe poti in prerazporeditve letov ter jim na splošno zagotovijo več udobja, kadar imajo leti zamudo ali jih potniki zamudijo. Vendar EESO izraža nestrinjanje, zlasti kar zadeva odškodnine, ki so predvidene za zamude oz. velike zamude letov oz. letov na kratke razdalje, s čimer se predlog oddaljuje od sodne prakse Sodišča Evropske unije na tem področju.

1.3 Po mnenju EESO je dobro, da je bil predlog pripravljen po obsežni oceni učinka, Odbor pa želi opozoriti, da je učinkovito in pravočasno izvajanje zakonodajnega svežnja SES II+ pomembno orodje, ki naj bi zmanjšalo stroške letalskih prevoznikov.

1.4 EESO zavrača predlog Komisije, po katerem se časovna omejitev, nad katero nastane pravica do odškodnine, podaljša, saj pomeni odklon od treh zaporednih sodb Sodišča EU.

1.5 EESO razume razloge za občutno podaljšanje časovne omejitve za odškodnino v primeru zamud na daljših poteh, vendar poziva Komisijo, naj nadaljuje prizadevanja, s katerimi bi letalske prevoznike spodbudila k doseganju rezultatov, ki so dejansko precej pod to omejitvijo. Omenjene zamude bi bilo treba še dodatno skrajšati za invalide ali osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja, kar bi odražalo posebne stroške, ki jih imajo te osebe zaradi vsakršne velike zamude.

1.6 EESO odobrava uvedbo roka in to, da mora letalski prevoznik proučiti spremembo poti prek drugih prevoznikov ali drugih prevoznih sredstev, če potniku ne more zagotoviti spremembe poti na svojih letih. Vendar je po mnenju Odbora rok 12 ur, preden je mogoče uporabiti druge lete ali prevoznike, predolg. Poleg tega bi potnik moral imeti pravico, da zavrne potovanje z drugim prevoznim sredstvom (npr. avtobusom, vlakom, ladjo). EESO za čim hitrejšo kritje dodatnih stroškov zamenjave prevoznika ponavlja predlog o ustanovitvi sklada "deljene odgovornosti", ki bi se uporabljal za vrnitev potnikov v domovino ali spremembo njihove poti s pomočjo drugih prevoznikov.

1.7 V zvezi z opredelitvijo pojma "izredne razmere" bi bilo treba po mnenju EESO jasno navesti, da se zamude, spremembe voznega reda ali odpovedi štejejo za izredne razmere le takrat, ko

1. po svoji naravi ali izvoru niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika,

2. letalski prevoznik nad njimi nima nadzora in
3. se jim ne bi bilo mogoče izogniti niti s sprejetjem vseh ustreznih ukrepov.

Nato je treba vsakič, ko se sklicuje na izredne razmere, preučiti, ali v resnici izpolnjujejo vse tri pogoje, kar za nekatere od razmer iz Priloge 1 k predlogu uredbe (tveganja za zdravje, tveganja, povezana z varovanjem, vremenski pogoji, delovni spori) ne bo nujno vedno veljalo.

1.8 EESO poziva Komisijo, naj pripravi zakonodajo, ki bo nevtralna, kar zadeva druga prevozna sredstva, da se ne bi kršilo načelo enake obravnave ali dajala prednost v škodo drugih prevoznih sredstev.

2. Uvod

2.1 Izboljšanje zračnega prevoza v Evropi je v zadnjih letih visoko na dnevnem redu Evropske komisije. Zaradi izpolnjevanja vse strožjih pravil Skupnosti o varnosti enotnega evropskega neba, učinkovitosti in vplivu letalstva na okolje ⁽¹⁾ se je izboljšalo izvajanje zračnih prevozov in so se okrepile obstoječe pravice ljudi, ki potujejo z letali. EESO je pripravil mnenja o vseh ustreznih dokumentih ⁽²⁾ in Komisijo spodbudil, naj nadaljuje prizadevanja v tej smeri, pri čemer se je treba zavedati, da je potrebnega še več dela.

2.2 Potovanje z letalom ni več razkošje, temveč je nujno iz poslovnih razlogov in zaradi izvrševanja samoumevne pravice evropskih državljanov do prostega gibanja. EESO zato meni, da je treba preučiti še nekaj drugih področij, da bo mogoče potnikom zagotavljati njihove pravice ter za letalske prevoznike ustvariti dobro pravno in poslovno okolje kot podlago za uspeh na močno konkurenčnem trgu. Med področji, za katera je treba izboljšati pravni okvir in poskrbeti za boljše izvajanje obstoječe zakonodaje, so pravila glede odškodnine in pomoči letalskim potnikom.

3. Kratka vsebina predloga Komisije

3.1 Predlog obstoječi akt, tj. Uredbo št. 261/2004, spreminja zaradi več razlogov:

- letalski prevozniki potnikom pogosto ne zagotavljajo pravic, do katerih so ti upravičeni v primeru zavrnitve vkrcanja, velikih zamud, odpovedi ali neustreznega ravnanja s prtljago;

- Komisija je leta 2011 ugotovila, da države članice in različni ponudniki zračnega prevoza zaradi pravnih nejasnosti in vrzeli v veljavnih pravilih teh ne izvajajo enotno;

- sodna praksa Sodišča EU je imela odločilen vpliv, na primer na opredelitev pojma "izredne razmere" in pravic do odškodnine, ki nastanejo v primeru velikih zamud.

3.2 Glavni namen predloga je zagotoviti osnovne pravice letalskih potnikov, in sicer pravico do obveščenosti, povračila stroškov, spremembe poti, pomoči med čakanjem na potovanje in odškodnine pod določenimi pogoji ⁽³⁾, pri čemer se upoštevajo tudi finančne posledice za sektor zračnega prevoza in zagotovi, da letalski prevozniki delujejo pod usklajenimi pogoji na liberaliziranem trgu.

3.3 V predlogu so obravnava tri glavna področja, za katera Komisija meni, da so potrebni nadaljnji ukrepi, če želimo izboljšati izvajanje uredbe: dobro usklajeno udejanjanje pravic EU, njihovo lažje uživanje v praksi in ozaveščanje javnosti o teh pravicah. Predlog je skladen s priporočilom Evropskega parlamenta, da je treba "povečati pravno varnost, zagotoviti jasnejšo razlago in enotno uporabo Uredb povsod v EU" ⁽⁴⁾.

3.4 Zakonodajna reforma Uredbe št. 261/2004, ki jo predlaga Evropska komisija, tako:

- vključuje načela sodne prakse Sodišča EU;
- opredeljuje obseg in točen pomen "izrednih razmer", zaradi katerih letalskemu prevozniku ni treba plačati odškodnine v primeru odpovedi, velike zamude ali zamujenega povezovalnega leta;
- določa pravice potnikov v primeru zamujenega povezovalnega leta zaradi zamude ali spremembe voznega reda prejšnjega leta;
- določa enotno dolžino zamude, po prekoračitvi katere je potnik upravičen do osvežilnega napitka in obroka hrane;
- zajema druge vidike, kot sta obveščenost potnikov in pravica do poprave tipkarskih napak, hkrati pa se letalskemu prevozniku prizna pravica, da terja odškodnino od tretjih strani, kadar so odgovorne za morebitne prekinitev.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ UL C 24, 28.1.2012, str. 125–130, UL C 376, 22.12.2011, str. 38–43, UL C 198, 10.7.2013, str. 9–13.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 29. marca 2012 o delovanju in uporabi veljavnih pravic letalskih potnikov (2011/2150(INI)).

4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO izraža obžalovanje, da predlog ne sledi celotni sodni praksi Sodišča Evropske unije in se od nje razlikuje v vidikih, ki so najpomembnejši za pravice potnikov. Vendar priznava, da predlog izboljšuje sedanjo uredbo na področjih, v katera je Komisija vključila sodno prakso Sodišča.

4.2 EESO z zadovoljstvom ugotavlja, da je v tem predlogu večina pomanjkljivosti prejšnje različice, ki so jih ugotovili tako sektor kot potniki ⁽⁵⁾, videti odpravljena, obenem pa so bile jasneje podane številne opredelitve.

4.2.1 Za sektor bi lahko bila dodana vrednost predloga v primerjavi z veljavnimi pravili v tem, da:

- omejuje odgovornost v zvezi z oskrbo v primeru izrednih razmer, na katere prevoznik nima vpliva;
- poda nekatere razmere, ki se štejejo za izredne;
- pojasni možnost zahtevanja povračila stroškov od odgovorne tretje strani in vzpostavitev deljene odgovornosti;
- določi daljšo zamudo, po prekoračitvi katere mora prevoznik plačati odškodnino;
- omeji obveznost, da se potnikom v izrednih razmerah zagotovi nastanitev, na največ tri noči in 100 EUR na potnika. Ta omejitev se ne uporablja za osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja, otroke brez spremstva, nosečnice ali osebe, ki potrebujejo posebno zdravstveno pomoč;
- odpravi vsakršno obveznost, da se zagotovi nastanitev, kadar je dolžina leta 250 km ali manj in je let opravljen z letalom, ki ima največ 80 sedežev, pri čemer so izjema povezovalni leti.

4.2.2 Za potnike bi lahko bila dodana vrednost predloga v tem, da:

- pojasni pogoje za uporabo uredbe;
- določa, kako ravnati v primeru zavrnitve vkrcanja, odpovedi, velikih zamud in zamujenih povezovalnih letov, in jasneje navede pravila, ki se nanašajo na pravico do odškodnine, povračila stroškov, spremembe poti in oskrbe;
- podrobneje opredeli izvrševanje;

— uvede odškodnino za velike zamude;

— določi enotno dvourno zamudo, po prekoračitvi katere mora prevoznik zagotoviti osvežilni napitek in obrok hrane;

— v precejšnji meri zaostri obveznost prevoznika, da potnike obvešča o njihovih pravicah, postopke za plačilo odškodnine potnikom in pritožbe ter nadzor, ki ga izvajajo organi, da se zagotovi ustrezno izvajanje pravil.

4.2.3 EESO priznava, da je zelo težko hkrati zadostiti zahtevam vseh zainteresiranih strani, zato lahko dodana vrednost za eno stran pomeni manj zadovoljstva za drugo.

4.3 EESO ocenjuje ukrepe Komisije za boljše varstvo potnikov v primeru insolventnosti letalskega prevoznika ⁽⁶⁾ kot korak v pravo smer, vendar poudarja, da ti ukrepi ne zadoščajo za zagotovitev celovitega in učinkovitega varstva potnikov v primeru insolventnosti letalskega prevoznika. Odbor meni, da je treba vzpostaviti mehanizem, s katerim bi zagotovili, da letalski prevozniki v primeru insolventnosti ravnajo v skladu s predlagano uredbo.

4.4 Predlog vpeljuje razmejitev med njim in Direktivo Sveta 90/314/EGS, saj daje potnikom pravico, da izberejo, na podlagi katerega predpisa bodo uveljavljali zahteve, vendar pa jim ne omogoča kopičenja odškodnine za isto težavo na podlagi obeh pravnih aktov.

4.5 EESO je v prejšnjih mnenjih o pravicah letalskih potnikov podal več predlogov, ki bi okrepili te pravice ⁽⁷⁾, in številni so tudi bili vključeni v predlog uredbe. Vendar EESO žal ugotavlja, da naslednji predlogi niso bili upoštevani:

- vključiti vse rešitve iz sodb Sodišča Evropske unije v prihodnje besedilo uredbe;
- za nekatere izjemne primere opredeliti, do kod seže pravica do pomoči oziroma kje je njena meja, kako je mogoče zaščititi zakonite pravice potnikov z uporabo drugih načinov in take primere rešiti s sklepi, ki so obvezujoči za obe strani in sprejeti v razumnem roku;
- urediti zdajšnje primere v zvezi s prestavljanjem letov;
- urediti obveznost oskrbe v kraju prestopanja;

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ UL C 24, 28.1.2012, str. 125–130, in UL C 229, 31.7.2012, str. 122–125.

- vključiti izvajalce storitev zemeljske oskrbe v imenu letalskih družb v zagotavljanje storitev, predvidenih z uredbo;
- določiti pristojni organ za obravnavo pritožb uporabnikov in nadzor nad izvajanjem uredbe;
- na ravni EU in v državah članicah spremljati in objaviti pritožbe glede neizpolnjevanja uredbe po posameznih družbah in vrstah ter določiti, da se lahko v vsaki državi opravi revizija družb, ki se jim podeli spričevalo letalskega prevoznika;
- odpraviti nedoslednost v besedilu odstavkov 1 in 2 člena 14 uredbe;
- vzpostaviti obvezno odškodnino prizadetim potnikom, če letalska družba razglasi bankrot, po načelu "deljene odgovornosti" za njihovo vrnitev domov z drugimi letalskimi prevozniki s prostimi sedeži in predvideti vzpostavitev sklada, ki bi omogočil odškodnine potnikom po načelu "udeleženec na trgu plača";
- dati možnost, da se pogodba o potovanju odstopi tretji osebi;
- prepovedati sedanje prakso letalskih družb, po kateri razveljavijo povratni let, če potnik ni izkoristil odhodnega leta z isto vozovnico.

4.6 EESO pozdravlja vse izboljšave v zvezi z uresničevanjem pravic invalidnih potnikov in potnikov z zmanjšano zmožnostjo gibanja, saj omogočajo usklajevanje z določbami Konvencije o pravicah invalidov. V zvezi s tem predlaga naslednje spremembe:

4.6.1 Splošen izraz "osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja", ki se uporablja v besedilu predloga, je treba nadomestiti z izrazom "invalidna oseba ali oseba z omejeno mobilnostjo", uporabljenim v Uredbi (ES) št. 1107/2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu.

4.6.2 Izraz "oprema za gibanje", uporabljen v predlogu člena 6(b), je treba nadomestiti z izrazom "oprema za gibanje ali pripomočki".

4.6.2.1 Odbor močno priporoča bolj strokovno uporabo opreme in pripomočkov za gibanje pri letalskih potovanjih. V ta namen bi morale biti vse osebe, ki rokuje s takšnimi pripomočki, bolje obveščene in usposobljene. Zakonodajci EU o pravicah potnikov s posebnimi potrebami je treba ustrezno prilagoditi. Večja strokovnost bi bila koristna tako za špediterje in letalske družbe kot za letališča in potnike.

4.6.3 V novem členu 6 predloga je treba jasno navesti, da je treba v primeru kakršne koli velike zamude invalidnim potnikom ali potnikom z zmanjšano zmožnostjo gibanja nuditi istovrstno pomoč, kot je določena v Prilogah I in II k Uredbi (ES) št. 1107/2006.

4.6.4 Jasno je treba navesti, da morajo biti zagotovljena nastanitve, prevoz do nje, informacije o praktičnih vidikih in sredstvih za njihovo razširjanje (vključno s spletišči in drugimi elektronskimi sredstvi) ter pritožbeni postopki in po potrebi izjave o interesu dostopni invalidnim osebam, prav tako pa je treba poskrbeti za pse vodnike in pse pomočnike. Tako je treba določbe predlaganega člena 14 o obveznosti obveščanja potnikov razširiti na vse kategorije invalidnih oseb ter ne zajeti samo slepih in slabovidnih (člen 14(3)).

4.6.5 Uredba določa, da se potniku ne sme preprečiti vkrcanja zaradi invalidnosti ali omejene mobilnosti, vendar v členu 4 navaja izjemo od tega načela zaradi izpolnjevanja varnostnih zahtev in dimenzij zrakoplova ali zato, ker vrata onemogočajo vkrcanje ali prevoz invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo.

Na tem področju bi bila potrebna vsaj pregledna politika o možnostih dostopa do zrakoplovov z jasnimi in preglednimi informacijami ob nakupu vozovnice, kar pa trenutno ni praksa.

5. Posebne ugotovitve glede spremenjenih pravil

5.1 EESO odobrava načelo ukrepov, ki jih morajo letalski prevozniki sprejeti v različnih razmerah, kar pomeni, da potnikom izplačajo odškodnino v primeru velikih zamud, spremembe poti in prerazporeditve letov, poskrbijo za njihovo boljšo oskrbo ter jim na splošno zagotovijo več udobja, kadar imajo leti zamudo ali jih potniki zamudijo.

5.2 EESO meni, da predlog Komisije, po katerem se časovna omejitev, nad katero nastane pravica do odškodnine, za vse poti znotraj EU podaljša s treh na pet ur, ni sprejemljiv. EESO ne razume, zakaj naj bi se z znižanjem pragov za prejem odškodnine zmanjšala stopnja odpovedanih letov, ko pa morajo letalski prevozniki v primeru odpovedi v vsakem primeru plačati odškodnino.

5.3 Razumljivo je, da bi morale za poti v tretje države oziroma iz njih veljati omejitve, ki so odvisne od dolžine poti, ob tem pa bi bilo treba upoštevati praktične težave, s katerimi se srečujejo letalski prevozniki pri obravnavi vzrokov zamud na oddaljenih letališčih. Kljub temu EESO meni, da je predlagani čas od devet do dvanajst ur predolg, Komisija pa bi morala po njegovem mnenju nadaljevati prizadevanja, s katerimi bi letalske prevoznike spodbudila k doseganju rezultatov, ki

so dejansko precej pod to omejitvijo. Omenjene zamude bi bilo treba še dodatno skrajšati za invalide ali osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja, kar bi odražalo posebne stroške, ki jih imajo te osebe zaradi velike zamude. EESO meni, da je učinkovito in pravočasno izvajanje zakonodajnega svežnja SES II+ pomembno orodje za zmanjšanje stroškov letalskih prevoznikov, ki bi jim zagotovilo več prožnosti pri financiranju krajših časovnih omejitev.

5.4 EESO odobrava uvedbo roka in to, da mora letalski prevoznik glede na razpoložljivost sedežev proučiti spremembo poti prek drugih prevoznikov ali drugih prevoznih sredstev, če potniku v tem roku ne more zagotoviti spremembe poti na svojih letih. Vendar je po njegovem mnenju rok 12 ur, preden je mogoče uporabiti druge lete ali prevoznike, predolg. Poleg tega bi potnik moral imeti pravico, da zavrne potovanje z drugim prevoznim sredstvom (npr. avtobusom, vlakom, ladjo). EESO za čim hitrejšo kritje dodatnih stroškov zamenjave prevoznika ponavlja predlog, da se po podrobni razpravi z vsemi zainteresiranimi stranmi ustanovi sklad "deljene odgovornosti", ki bi se uporabljal za vrnitev potnikov v domovino ali spremembo njihove poti s pomočjo drugih prevoznikov.

5.5 Po mnenju EESO je treba bolj jasno opredeliti odgovornost letališč, da pomagajo potnikom v primeru več odpovedi letov, do katerih pride, ker letališki organi niso poskrbeli za pogoje, ki bi omogočali nemoteno izvajanje letov.

5.6 EESO podpira drugi preizkus uporabe klavzule o "izrednih razmerah" v členu 1(4)(b) predloga in priporočja, da nacionalni izvršilni organi poskrbijo za njeno dosledno izvajanje.

5.7 EESO podpira predlog o uvedbi enotne dvourne časovne omejitve za vse lete ne glede na trajanje, ki bi nadomestila obstoječe časovne omejitve za oskrbo, ki so trenutno odvisne od trajanja leta. To je v velikem interesu potnikov ter jim med čakanjem zagotavlja pravične pogoje in udobje.

5.8 EESO pozdravlja predlog, da bi bili potniki, ki zaradi zamude prejšnjega leta zamudijo povezovalni let, upravičeni do oskrbe in v določenih primerih do odškodnine, saj se s tem izboljša položaj potnikov.

5.9 Korak k boljšemu varstvu pravic potnikov predstavlja tudi predlog, da bi imeli potniki na letih, ki so bili prerazporejeni s predhodnim obvestilom, prejetim manj kot dva tedna pred prvotno predvidenim letom, podobne pravice kot potniki na letih z zamudo.

5.10 EESO močno priporoča Komisiji, da pripravi ukrepe za izboljšanje sodelovanja med letališči in letalskimi prevozniki ter s tem občutno skrajša čakanje potnikov, kadar ima letalo zamudo zaradi čakanja na vzletni stezi.

5.11 EESO poziva Komisijo, naj prepove sedanjo prakso letalskih družb, da razveljavijo povratni let, če potnik ni izkoristil odhodnega leta z isto vozovnico⁽⁸⁾. Odbor se strinja s krepitvijo pravic potnikov do obveščanja o prekinitvah letov (čim so informacije na voljo), saj bodo potniki tako tudi lažje načrtovali nadaljnje ukrepe, ko dospejo v končni namembni kraj.

5.12 EESO razume potrebo po omejitvi obdobja, v katerem morajo letalski prevozniki v primeru izrednih razmer poskrbeti za nastanitev potnikov, in sprejema predlagano omejitev na tri nočitve. Kljub temu Komisiji močno priporoča, naj nacionalnim izvršilnim organom dopusti, da za posamezno državo članico določijo cenovno omejitev za omenjene nočitve. Cenovna omejitev ne bi smela veljati za osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja.

6. Izvrševanje

6.1 V predlogu o spremembi Uredbe št. 261/2004 je pojasnjena vloga nacionalnih izvršilnih organov, pri čemer jim je dodeljena vloga splošnega izvajanja. Za zunajsodno obravnavo posameznih pritožb bodo zadolženi organi za obravnavanje pritožb (organi za alternativno reševanje sporov), kot je že predlagal EESO⁽⁹⁾. Te določbe dajejo več pooblastil organom, pristojnim za ustrezno sankcioniranje prevoznikov, ki ne spoštujejo določb Uredbe št. 261/2004, potnikom pa omogočajo zanesljivejša sredstva za zahtevanje ustreznega uresničevanja njihovih pravic.

6.2 Predlagana izmenjava informacij in usklajevanje med nacionalnimi izvršilnimi organi ter med nacionalnimi izvršilnimi organi in Komisijo, ki sta posledica okrepljenih obveznosti poročanja in postopkov formalnega usklajevanja, bosta omogočila hitro odzivanje na vse ugotovljene težave v zvezi z upoštevanjem določb.

7. Opredelitev pojma "izredne razmere"

7.1 EESO odobrava, da obravnavani predlog uredbe:

— temelji na opredelitvi pojma "izredne razmere", ki jo je sprejelo Sodišče Evropske unije v zadevi C-549/07 (Wallentin-Hermann), in

⁽⁸⁾ UL C 24, 28.1.2012, str. 127.

⁽⁹⁾ UL C 24, 28.1.2012, str. 130.

— določa, da se zamude ali odpovedi štejejo kot izredne razmere zgolj v primeru, ko gre za razmere,

1. ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika (člen 1(1)(e)) in
2. jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru (člen 1(1)(e)) ter
3. ko se odpovedi, spremembi voznega reda ali zamudi ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi (člena 1(4)(b) in 1(5)(4)).

Ta pojasnila bodo koristila tako potnikom kot letalskim prevoznikom; potnikom bo to pomagalo pri presoji svojih pravic na tem področju, letalskim prevoznikom pa pri določanju svojih obveznosti.

7.2 Predlagani nepopolni seznam razmer, ki jih je treba šteti za izredne, in razmer, ki jih je treba šteti za neizredne (določen v Prilogi I k predlogu uredbe), bo prav tako pripomogel k zmanjšanju tveganja za nepotrebne spore med potniki in letalskimi prevozniki.

7.3 Zato bi bilo treba po mnenju EESO v uredbi jasno navesti, da bo treba v primeru sklicevanja na izredne razmere vedno proučiti, ali v resnici izpolnjujejo ta trojni pogoj, čeprav za nekatere od razmer iz Priloge 1 (tveganja za zdravje, tveganja, povezana z varovanjem, vremenski pogoji, delovni spori) to ne bo nujno vedno veljalo.

V Bruslju, 11. julija 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE

PRILOGA

k Mnenju Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Naslednja amandmaja, ki sta bila med razpravo zavrnjena, sta prejela vsaj četrtno glasov:

Nova točka 4.1.3 (amandma 7)

Doda se nova točka:

EESO obžaluje, da je predlog porušil ravnotežje med vsemi obstoječimi interesi in pokazal večje nagnjenje do zaščite pravic prevoznikov kot pa pravic potnikov.

Rezultat glasovanja

Za: 52
Proti: 70
Vzdržani: 14

Točka 5.3 (amandma 11)

Spremeni se tako:

~~Razumljivo je, da bi morale za poti v tretje države oziroma iz njih veljati omejitve, ki so odvisne od dolžine poti, ob tem pa bi bilo treba upoštevati praktične težave, s katerimi se srečujejo letalski prevozniki pri obravnavi vzrokov zamud na oddaljenih letališčih. Kljub temu EESO meni, da je predlagani čas od devet do dvanajst ur predolg, Komisija pa bi morala po njegovem mnenju v vseh primerih vztrajati pri sedanjih omejitvi zamude treh ur. nadaljevati prizadevanja, s katerimi bi letalske prevoznike spodbudila k doseganju rezultatov, ki so dejansko precej pod to omejitvijo. Omenjene zamude bi bilo treba še dodatno skrajšati za invalide ali osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja, kar bi odražalo posebne stroške, ki jih imajo te osebe zaradi velike zamude. EESO meni, da je učinkovito in pravočasno izvajanje zakonodajnega svežnja SES II+ pomembno orodje za zmanjšanje stroškov letalskih prevoznikov, ki bi jim zagotovilo več prožnosti pri financiranju krajših časovnih omejitev.~~

Rezultat glasovanja

Za: 50
Proti: 81
Vzdržani: 12

Točka 5.12 (amandma 12)

Spremeni se tako:

~~EESO izraža obžalovanje, da novi predlog slabi sedanjo uredbo, ki zagotavlja, da je za potnike poskrbljeno, ko čakajo v primeru prekinitev, in se tako oddaljuje od sodbe Sodišča EU glede pravice do nastanitve (sodba v zadevi Denise McDonagh proti Ryanairu, 31. januar 2013). EESO meni, da je pravica do nastanitve še toliko bolj upravičena v okoliščinah, ki trajajo daljše obdobje in ko so potniki posebej ranljivi; poleg tega zračni prevoz za razliko od drugih prometnih sredstev večinoma vključuje dolge razdalje, potniki, ki so prizadeti zaradi prekinitev, pa so daleč od doma in zaradi velike oddaljenosti ne morejo najti nadomestnih rešitev za potovanje do končnega namembnega kraja, razume potrebo po omejitvi obdobja, v katerem morajo letalski prevozniki v primeru izrednih razmer poskrbeti za nastanitev potnikov, in sprejema predlagano omejitev na tri nočitve⁽¹⁾. Kljub temu Komisiji močno priporoča, naj nacionalnim izvršilnim organom dopusti, da za posamezno državo članico določijo cenovno omejitev za omenjene nočitve. Cenovna omejitev ne bi smela veljati za osebe z zmanjšano zmožnostjo gibanja.~~

Rezultat glasovanja

Za: 56
Proti: 78
Vzdržani: 7

⁽¹⁾ Člen 8(9) predloga — člen 9 spremenjene Uredbe (ES) št. 261/2004.