

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0317/2005

27.10.2005

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul
(KOM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Robert Evans

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete hääleteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
EXPLANATORY STATEMENT	28
MENETLUS	31

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul
(KOM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2005)0047)¹;
 - võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artikli 80 lõiget 2, mille kohaselt komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C6-0045/2005);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - lähtudes transpordi- ja turismikomisjoni raportist (A6-0317/2005),
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil antud küsimuse uuesti parlamendile esitada, kui komisjon kavatseb ettepanekut märkimisväärselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks esitada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjendus 1

(1) Lennuteenuste ühtne turg peaks kodanikele üldiselt kasu tooma. Sellest tulenevalt peaksid võrreldavad õhusõiduvõimalused olema kättesaadavad inimestele, kellel on puude, vanuse või mõne muu teguri tõttu piiratud liikumisvõime.

(1) Lennuteenuste ühtne turg peaks kodanikele üldiselt kasu tooma. Sellest tulenevalt peaksid võrreldavad õhusõiduvõimalused olema kättesaadavad **puudega inimestele ja** inimestele, kellel on puude, vanuse või mõne muu teguri tõttu piiratud liikumisvõime. **Puudega inimestel ja liikumispuudega isikutel on teiste kodanikega ühesugune õigus liikumis- ja valikuvabadusele ning mittediskrimineerimisele. See hõlmab nii**

¹ ELT C ... / ELTs seni avaldamata.

õhustranspordi kui ka muud eluvaldkondi.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel. The formulation "persons suffering the disadvantage of reduced mobility" is patronising language which implies a problem with the individual rather than the inaccessibility of the service or infrastructure. The term "person with reduced mobility" is misleading because it does not explicitly include individuals who are, inter alia, blind, partially sighted, deaf, hard of hearing, or who have an intellectual disability. These individuals do not necessarily experience limited "mobility" when travelling, but instead, experience reduced communication, orientation or independence.

Muudatusettepanek 2 Põhjendus 2

(2) Seepärast tuleks liikumispuudega isikute vedamisega nõustuda ning nende vedamisest ei tohiks keelduda nende piiratud liikuvust põhjenduseks tuues, välja arvatud seadusega ettenähtud ohutusega seotud põhjustel.

(2) Seepärast tuleks **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute vedamisega nõustuda ning nende vedamisest ei tohiks keelduda nende **puuet või** piiratud liikuvust põhjenduseks tuues, välja arvatud seadusega ettenähtud ohutusega seotud põhjustel. **Euroopa õiguse ja normide rakendamise osas nimetatud valdkonnas tuleks igakülgset konsulteerida Euroopa Lennundusohutusametiga.**

Muudatusettepanek 3 Põhjendus 4

(4) Et anda liikumispuudega isikutele lennureiside tegemiseks teiste kodanikega võrreldavad võimalused, tuleks lennujaamades ja õhusõiduki pardal osutada neile nende konkreetsetele vajadustele vastavat abi ning sotsiaalse hõlvamise huvides peaksid asjaomased isikud saama kõnealust abi tasuta.

(4) Et anda **puudega inimestele ja** liikumispuudega isikutele lennureiside tegemiseks teiste kodanikega võrreldavad võimalused, tuleks lennujaamades ja õhusõiduki pardal osutada neile nende konkreetsetele vajadustele vastavat abi, **mida teevad selleks vajalikud töötajad, kasutades vajalikke abivahendeid,** ning sotsiaalse hõlvamise huvides peaksid asjaomased isikud saama kõnealust abi tasuta.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 4 Põhjendus 5

(5) Asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvates lennujaamades antav abi peaks muu hulgas võimaldama liikumispuudega isikutel liikuda lennujaama saabumiseks määratud punktist õhusõidukini ja õhusõidukist lennujaamast lahkumiseks määratud punktini, sealhulgas pardaleminek ja mahatulek. Abi korraldus peaks välistama katkestused ja viivitused, tagades samas kõrged ja samaväärsed standardid kogu ühenduses ning kasutades oma vahendeid optimaalselt, olenemata konkreetsest lennujaamast või lennuettevõtjast.

(5) Asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvates lennujaamades antav abi peaks muu hulgas võimaldama **puudega inimestel ja** liikumispuudega isikutel liikuda lennujaama saabumiseks määratud punktist õhusõidukini ja õhusõidukist lennujaamast lahkumiseks määratud punktini, sealhulgas pardaleminek ja mahatulek. **Sellised punktid tuleks määrata vähemalt terminalihoonete peasissepääsudes, registreerimislaudade alal, rongi-, kergraudtee-, metroo- ja bussijaamades, taksopeatustes ja muudes reisijate saabumispunktides ning lennujaama parklates.** Abi korraldus peaks välistama katkestused ja viivitused, tagades samas kõrged ja samaväärsed standardid kogu ühenduses ning kasutades oma vahendeid optimaalselt, olenemata konkreetsest lennujaamast või lennuettevõtjast.

Muudatusettepanek 5 Põhjendus 6

(6) Nende eesmärkide saavutamiseks peaks lennujaamades **abi osutama keskne asutus.** Kuna lennujaamade käitajatel on kogu oma lennujaama territooriumil teenuste osutamisel keskne roll, tuleks see vastutus anda nende kanda.

(6) Nende eesmärkide saavutamiseks peaks lennujaamades kvaliteetse **abi osutamine olema keskse asutuse vastutus.** Kuna lennujaamade käitajatel on kogu oma lennujaama territooriumil teenuste osutamisel keskne roll, tuleks see **üldine** vastutus anda nende kanda.

Justification

The central body should be able to contract out the provision of the service.

Muudatusettepanek 6 Põhjendus 7

(7) Abi tuleks rahastada selliselt, et koormus jaotatakse võrdselt kõigi lennujaama kasutavate reisijate vahel ning välditakse negatiivseid ajendeid liikumispuudega reisijate vedamise vältimiseks. Kõige tõhusam rahastamisviis näib olevat iga lennujaama kasutava lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasu, mis on proportsionaalne tema poolt lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate arvuga.

(7) Abi tuleks rahastada selliselt, et koormus jaotatakse võrdselt kõigi lennujaama kasutavate reisijate vahel ning välditakse negatiivseid ajendeid **puudega inimeste ja** liikumispuudega reisijate vedamise vältimiseks. Kõige tõhusam rahastamisviis näib olevat iga lennujaama kasutava lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasu, mis on proportsionaalne tema poolt lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate arvuga. **Kui nimetatud abi osutab lennuettevõtja, tuleks seda arvesse võtta.**

Justification

It needs to be made explicit that disabled passengers and passengers with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 7 Põhjendus 8

(8) Et anda liikumispuudega isikutele tõhusad õhusõidu võimalused, tuleb lennuettevõtjatelt nõuda teatavate abivormide osutamist õhusõiduki pardal.

(8) Et anda **puudega inimestele ja** liikumispuudega isikutele tõhusad õhusõidu võimalused, tuleb lennuettevõtjatelt nõuda teatavate abivormide osutamist õhusõiduki pardal. **Tuleks tagada puudega inimestele ja liikumispuudega reisijatele abi osutamine hädaolukorras.**

Justification

It is evident that assistance for disabled passengers and passengers with reduced mobility must be available in emergency situations.

Muudatusettepanek 8 Põhjendus 8 a (uus)

(8 a) Kõik lennujaamad ja lennuettevõtjad on kohustatud tagama, et lennujaamad ja lennukid kavandatakse, projekteeritakse, ehitatakse ja sisustatakse puudega inimesi ja liikumispuudega isikuid esindavate organisatsioonidega konsulteerides, võttes arvesse puudega inimeste ja liikumispuudega isikute juurdepääsuvajadusi.

Justification

Appropriate consultation is needed to ensure successful design.

Muudatusettepanek 9
Põhjendus 8 b (uus)

(8 a) Rangelt tuleks kinni pidada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivist 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta seoses isikuandmete töötlemisega ja selliste andmete vaba liikumise kohta, et tagada puudega inimeste ja liikumispuudega isikute privaatsuse austamine ning nõutud teabe kasutamine ainult käesolevas määruses sätestatud abistamiskohustuste täitmiseks, kasutamata seda kõnealust teenust kasutavate reisijate vastu.

¹EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

Justification

Directive 95/46/EC needs to be explicitly mentioned so as to avoid intrusions on the privacy of persons with disabilities or reduced mobility travelling by air and ensure that their data are properly processed.

Muudatusettepanek 10
Põhjendus 8 c (uus)

(8 c) Lennureisijatele edastatav kogu teave peab olema kättesaadav ka alternatiivsel, puudega ja liikumispuudega reisijatele kättesaadaval kujul.

Justification

Information must be accessible to all passengers.

Muudatusettepanek 11
Põhjendus 11

(11) Liikmesriigid peaksid teostama järelevalvet ja tagama käesoleva määruse täitmise ning määrama asjakohase

(11) Liikmesriigid peaksid teostama järelevalvet ja tagama käesoleva määruse täitmise ning määrama asjakohase

ametiasutuse, kes täidab jõustamisega seotud ülesandeid. Kõnealune järelevalve ei tohiks mõjutada liikumispuudega isikute õigusi pöörduda kohtusse oma õiguste kaitseks siseriikliku õiguse alusel.

ametiasutuse, kes täidab jõustamisega seotud ülesandeid. Kõnealune järelevalve ei tohiks mõjutada **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute õigusi pöörduda kohtusse oma õiguste kaitseks siseriikliku õiguse alusel.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 12
Artikli 1 lõige 1

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse lennureisi tegevate liikumispuudega isikute kaitse ja abi eeskirjad.

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse lennureisi tegevate **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute kaitse ja abi eeskirjad.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 13
Artikli 1 lõige 2

2. Käesoleva määruse sätteid kohaldatakse lennureisi tegevate liikumispuudega isikute suhtes, kes väljuvad asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, saabuvad sinna või on seal läbisõidul.

2. Käesoleva määruse sätteid kohaldatakse lennureisi tegevate **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute suhtes, kes väljuvad asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, saabuvad sinna või on seal läbisõidul.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 14
Artikli 2 lõike 1 punkt a

a) liikumispuudega isik – mis tahes isik, kelle liikumisvõime on reisi ajal füüsilise (sensoorne või lokomotoorne) või vaimse

a) **puudega inimene ja** liikumispuudega isik – mis tahes isik, kelle liikumisvõime on reisi ajal füüsilise (sensoorne või

puude, vanuse või mis tahes muu põhjuse tõttu piiratud ning kelle seisund nõuab **eritählepanu** ning kõikidele reisijatele kättesaadavate teenuste kohandamist tema vajadustele;

lokomotoorne) või vaimse puude, vanuse või mis tahes muu põhjuse tõttu piiratud ning kelle seisund nõuab **asjakohast tähelepanu** ning kõikidele reisijatele kättesaadavate teenuste kohandamist tema vajadustele

Justification

The term “person with reduced mobility” is misleading because it does not explicitly include individuals who are blind, partially sighted, deaf, hard of hearing, or who have an intellectual disability. These individuals do not necessarily experience limited “mobility” when travelling, but instead, experience reduced communication, orientation or independence.

Muudatusettepanek 15
Artikli 2 lõike 1 punkt i a (uus)

i a) lennujaam – maa-ala, mis on spetsiaalselt kohandatud lennukite maandumiseks, stardiks ja manööverdamiseks, kaasa arvatud abirajatised, mis lennuliikluse nõuete kohaselt on vajalikud nimetatud tegevuste läbiviimiseks, ning teenused, mis hõlmavad lennuteenuste osutamiseks vajalikke rajatisi;

Justification

Airport must be defined for the purposes of this regulation.

Muudatusettepanek 16
Artikli 2 punkt j (uus)

j) lennujaama parkla – lennujaama käitaja poolt määratud, lennujaama piirkonnas asuv või lennujaama käitaja pädevuses olev parkla;

Justification

For reasons of transparency, convenience and proportionality the managing body of the airport should designate one special car park for passengers with reduced mobility.

Muudatusettepanek 17
Artikli 3 lõige 1

1. Lennuettevõtja, tema esindaja või

1. Lennuettevõtja, tema esindaja või

reisikorraldaja ei keeldu piiratud liikumisvõimet põhjenduseks tuues ettetellimuse vastuvõtmisest lennule väljumisega lennujaamast, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust.

reisikorraldaja ei keeldu **puuet või** piiratud liikumisvõimet põhjenduseks tuues ettetellimuse vastuvõtmisest lennule väljumisega lennujaamast, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust.

Nimetatud kohustus kehtib ka reisikorraldajale, kui lend moodustab osa reisipaketist.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

The flight is only one part of a travel package: if other elements of the package constitute a risk for the health and safety of persons with reduced mobility, the travel firm must still have the right to refuse to accept a reservation.

Muudatusettepanek 18 Artikli 3 lõike 2 sissejuhatav osa

2. Lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja ei keeldu liikumispuudega **inimese** lubamisest käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvast lennujaamast väljuvale lennukile:

2. Lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja ei keeldu **puudega inimese või** liikumispuudega **isiku** lubamisest käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvast lennujaamast väljuvale lennukile:

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 19 Artikli 4 lõige 1

1. Hoolimata artikli 3 sätetest võib lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja keelduda liikumispuudega isiku ettetellimuse vastuvõtmisest või tema pardale lubamisest **või nõuda, et liikumispuudega isikul peab reisil kaasas olema teine isik, et täita seadusega nõuetekohaselt kehtestatud kohaldatavaid ohutusnõudeid, või kui õhusõiduki suurus või pardasaatjate põhjendatud puudumine välistab liikumispuudega isikute**

1. Hoolimata artikli 3 sätetest võib lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja keelduda **puudega inimese või** liikumispuudega isiku ettetellimuse vastuvõtmisest või tema pardale lubamisest **tema puuet või piiratud liikumisvõimet põhjenduseks tuues ainult järgmistel juhtudel:**

vedamise, sealhulgas nende pealemineku ja mahatuleku.

a) et täita rahvusvahelises, ühenduse või siseriiklikus õiguses sätestatud asjakohaseid ohutusnõudeid või asjaomasele lennuettevõtjale lennuettevõtja sertifikaadi väljastanud asutuse kehtestatud ohutusnõudeid;

b) kui kõnealuse puudega inimese või piiratud liikumisvõimega isiku pardaleminek või vedamine on füüsiliselt võimatu lennuki või selle uste suuruse tõttu.

Õhusõiduki suurusest või pardasaatjate põhjendatud puudumisest tingitud keeldumise korral tuleb asjaomasele isikule pakkuda alternatiivseid võimalusi.

Kui lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja nõuab saatja olemasolu, katab viimase reisikulud vastava nõudmise esitanud pool.

Justification

- Arbitrary and discriminatory action must be prevented.

- The person affected must not suffer any disadvantage.

- Free travel for accompanying persons must not, however, be abused: there have been cases in which VIPs have claimed to be persons requiring assistance.

Muudatusettepanek 20 Artikli 4 lõige 2

2. Kui lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja rakendab lõikest 1 tulenevaid erandeid, teatab ta asjaomasele liikumispuudega isikule oma põhjused viie tööpäeva jooksul pärast ettetellimusest või pardale lubamisest keeldumist või saatja kaasavõtmise tingimuse rakendamist.

2. Kui lennuettevõtja, tema esindaja või reisikorraldaja rakendab lõikest 1 tulenevaid erandeid, teatab ta asjaomasele **puudega inimesele või** liikumispuudega isikule oma põhjused viie tööpäeva jooksul pärast ettetellimusest või pardale lubamisest keeldumist või saatja kaasavõtmise tingimuse rakendamist. **Kõnealusele isikule tuleb pakkuda kulude täielikku hüvitamist või võimalust lisakuludeta broneerida teine lend, kus on võimalik täita kõiki ohutusnõudeid.**

Justification

No disabled or reduced mobility passenger should be penalised financially in the event of a carrier being unable to embark the passenger.

Muudatusettepanek 21

Artikli 4 lõige 3

3. Lennuettevõtja või tema esindaja teeb **taotluse korral viivitamata** kättesaadavaks ohutuseeskirjad, mida ta kohaldab liikumispuudega isikute vedamisel, samuti nende või liikumisabivahendite vedamise võimalikud piirangud, mis tulenevad õhusõiduki suurusest või pardasaatjate puudumisest. Reisikorraldaja teeb sellised ohutuseeskirjad ja piirangud **taotluse alusel viivitamata** kättesaadavaks tema poolt korraldatavate, müüdavate või müügiks pakutavate reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide juurde kuuluvate lendude puhul.

3. Lennuettevõtja või tema esindaja teeb **kättesaadaval kujul avalikult** kättesaadavaks ohutuseeskirjad, mida ta kohaldab **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute vedamisel, samuti nende või liikumisabivahendite vedamise võimalikud piirangud, mis tulenevad õhusõiduki suurusest või pardasaatjate puudumisest. Reisikorraldaja teeb sellised ohutuseeskirjad ja piirangud kättesaadavaks tema poolt korraldatavate, müüdavate või müügiks pakutavate reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide juurde kuuluvate lendude puhul.

Justification

It is crucial for disabled persons and persons with reduced mobility to be able to easily find out, in a format that is accessible for everyone, with certainty on beforehand whether he or she will be able to travel or not. Therefore these rules should be available for everyone whom they may concern, in accessible formats, and not only on request. Provision needs to be made so that these rules may be downloaded from the web site in fully accessible formats.

Muudatusettepanek 22

Artikli 5 lõige 1

1. **Liikumispuudega isiku väljumisel käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvast lennujaamast osutab** lennujaama käitaja I lisas määratletud abi viisil, mis võimaldab isikul jõuda lennule, mille ta oli ette tellinud, tingimusel et isiku konkreetsest vajadusest kõnealuse abi järele teatatakse asjaomasele lennuettevõtjale või reisikorraldajale **vähemalt kakskümmend neli tundi** enne lennu avaldatud väljumisaega.

1. **Kui puudega inimene või liikumispuudega isik saabub lennujaama ümberistumiseks järgmisele lennule, vastutab** lennujaama käitaja I lisas määratletud abi **osutamise tagamise eest** viisil, mis võimaldab isikul jõuda lennule, mille ta oli ette tellinud, tingimusel et isiku konkreetsest vajadusest kõnealuse abi järele teatatakse asjaomasele lennuettevõtjale, **tema esindajale** või **asjaomasele** reisikorraldajale **48 tundi** enne lennu avaldatud väljumisaega. **Nimetatud teate edastamine kehtib ka**

tagasilennu kohta, juhul kui nii edasi- kui tagasilennuks kasutatakse sama lennuettevõtjat.

Muudatusettepanek 23
Artikli 5 lõike 3 sissejuhatav osa

3. **Lõigete 1 ja 2** sätteid kohaldatakse tingimusel, et:

3. **Lõike 1** sätteid kohaldatakse tingimusel, et:

Muudatusettepanek 24
Artikli 5 lõige 4

4. Kui liikumispuudega isik on lennujaamas läbisõidul või kui lennuettevõtja või reisikorraldaja toimetab ta lennult, mille ta on ette tellinud, teisele lennule, **teeb** käitaja **kõik mõistlikud jõupingutused** I lisas täpsustatud abi **osutamiseks** selliselt, et isikul oleks võimalik sooritada lend, mille ta on ette tellinud.

4. Kui **puudega inimene või** liikumispuudega isik on lennujaamas läbisõidul või kui lennuettevõtja või reisikorraldaja toimetab ta **isiku tahtest olenemata** lennult, mille ta on ette tellinud, teisele lennule, **vastutab** käitaja **või tema poolt määratud asutus** I lisas täpsustatud abi **osutamise tagamise eest** selliselt, et isikul oleks võimalik sooritada lend, mille ta on ette tellinud, **välja arvatud olukordades, mis ei ole käitaja kontrolli all.**

Justification

As long as a passenger has given 24 hours pre-notification, all departure and transit airports should be required to provide assistance in such a way that the person is able to take the flight on which he or she holds a reservation.

Muudatusettepanek 25
Artikli 5 lõige 5

5. Liikumispuudega isiku saabumisel käesoleva määruse kohaldamisalasse kuulvasse lennujaama osutab lennujaama käitaja I lisas täpsustatud abi viisil, mis võimaldab isikul jõuda oma lennujaamast väljumise punkti, millele on osutatud artikli 6 lõikes 4.

5. **Puudega inimese või** liikumispuudega isiku saabumisel käesoleva määruse kohaldamisalasse kuulvasse lennujaama osutab lennujaama käitaja I lisas täpsustatud abi viisil, mis võimaldab isikul jõuda oma lennujaamast väljumise punkti, millele on osutatud artikli 6 lõikes 4.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 26
Artikli 5 lõige 5 a (uus)

5 a. Osutatavat abi kohandatakse vastavalt iga reisija erivajadustele.

Justification

It is crucial for the dignity and independence of each passenger to only receive assistance that corresponds to his or her particular needs. The passenger should be the one deciding what assistance he needs.

Muudatusettepanek 27
Artikli 5 lõige 5 b (uus)

5 b. Pärast lennu väljumist, kaasa arvatud hilinenud või asenduslennu puhul, teatab lendu teenindav lennuettevõtja viivitamata sihtlennujaama käitajale, kui see asub asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil, I lisas määratletud abi vajavate puudega inimeste või liikumispuudega isikute arvu ja kõnealuse abi laadi.

Justification

This text is needed to clarify the provision.

Muudatusettepanek 28
Artikli 6 lõige 1

1. Lennujaama käitaja ***osutab*** liikumispuudega isikutele ***tasuta*** I lisas täpsustatud abi. ***Käitaja võib osutada abi ise või sõlmida abi osutamiseks lepinguid teiste isikutega.***

1. Lennujaama käitaja ***vastutab puudega inimestele ja*** liikumispuudega isikutele I lisas täpsustatud abi ***tasuta osutamise eest.***

Koos kasutajate komiteega määrab käitaja kindlaks ühe või mitu teenuseosutajat. Kui kokkuleppele ei jõuta, võib käitaja vastavalt abi ise osutada. Alternatiivina võib käitaja oma vastutusest kinni pidades abi osutamiseks sõlmida lepingu ühe või mitme

poolega, tingimusel et on täidetud artikli 7 lõikes 1 osutatud kvaliteedinõuded.

Käitaja võib sellise lepingu või sellised lepingud sõlmida oma algatusel või taotluse alusel, mille võib esitada muuhulgas ka lennuettevõtja, pärast lennujaama kasutajatega konsulteerimist lennujaama kasutajate komitee kaudu, kui selline komitee on olemas, ja võttes arvesse kõnealuses lennujaamas olemasolevaid teenuseid.

Justification

This wording permits the managing body and the airport users to find solutions appropriate to a particular airport. However, it needs to be ensured that the responsible managing body is able to fulfil its legal obligations in the event that no agreement can be reached.

Muudatusettepanek 29 Artikli 6 lõige 2

2. **Lõike 1 kohaselt abi osutav** lennujaama käitaja võib kehtestada selle abi rahastamiseks lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele tasu.

2. Lennujaama käitaja võib **mittediskrimineerival alusel** kehtestada selle abi rahastamiseks lennujaama kasutavatele lennuettevõtjatele **eriotstarbelise** tasu.

Muudatusettepanek 30 Artikli 6 lõige 3

3. **Lõikes 2 nimetatud** tasu on kulupõhine, läbipaistev ja kehtestatud **pärast konsulteerimist lennujaama kasutajate komiteega**, kui see on olemas. See jagatakse lennujaama kasutavate lennuettevõtjate vahel proportsionaalselt nende poolt kõnealusesse lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate **arvuga**.

3. **Nimetatud eriotstarbeline** tasu on **mõistliku suurusega**, kulupõhine, läbipaistev ja kehtestatud **lennujaama käitaja poolt koostöös lennujaama kasutajatega, tehes seda lennujaama kasutajate komitee vahendusel**, kui see on olemas. See jagatakse lennujaama kasutavate lennuettevõtjate vahel proportsionaalselt nende poolt kõnealusesse lennujaama ja sealt ära veetavate reisijate **koguarvuga**.

Justification It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 31

Artikli 6 lõige 4

4. Pärast konsulteerimist lennujaama kasutajatega lennujaama kasutajate komitee vahendusel, kui see on olemas, ja liikumispuudega reisijaid esindavate **organisatsioonidega** määrab lennujaama käitaja terminalihoonetes ja neist väljaspool saabumis- ja väljumispunktid, kus liikumispuudega isikud saavad hõlpsalt teatada oma saabumisest lennujaama ja paluda abi. Käitaja määrab kõnealused punktid vähemalt terminalihoonete sissepääsude ja registreerimislaudade juurde ning **terminalihoonetele lähimatesse** rongi-, **metroo-** ja bussipeatustesse, taksopeatustesse ja **parkimisplatsidele**.

4. Pärast konsulteerimist lennujaama kasutajatega lennujaama kasutajate komitee vahendusel, kui see on olemas, ja **puudega ja** liikumispuudega reisijaid esindavate **riiklike katusorganisatsioonidega** määrab lennujaama käitaja **kohapealseid tingimusi arvestades** terminalihoonetes ja neist väljaspool saabumis- ja väljumispunktid, kus **puudega inimesed ja** liikumispuudega isikud saavad hõlpsalt teatada oma saabumisest lennujaama ja paluda abi. Käitaja määrab kõnealused punktid terminalihoonete sissepääsude ja registreerimislaudade juurde ning **nendesse** rongi-, **allmaaraudtee- (metroo-), kergraudtee-** ja bussipeatustesse, taksopeatustesse **ja muudesse lennujaama piires asuvasse saabumispunktidesse ning** lennujaama **parklatesse, mille lennujaama käitaja on määratlenud kasutamiseks liikumispuudega inimestele ning mis on vastavalt tähistatud. Sellistes kindlaksmääratud saabumispunktides peaks kättesaadaval kujul olema võimalik saada põhilist teavet lennujaama kohta.**

Justification

There are many places at an airport at which a person may arrive. Information on the airport in accessible formats will help many disabled persons to get around more easily and independently. In order to give all passengers the possibilities for travelling on an equal basis, this provision is valuable.

Muudatusettepanek 32

Artikli 7 lõige 1

1. **Pärast konsulteerimist lennujaama kasutajatega lennujaama kasutajate komitee vahendusel, kui see on olemas, ja liikumispuudega reisijaid esindavate organisatsioonidega kehtestab lennujaama käitaja I lisas määratletud abi kvaliteedistandardid ning määrab kindlaks nende täitmiseks vajalikud vahendid, välja arvatud lennujaamades,**

1. **Lennujaama käitaja kehtestab kohapealseid tingimusi arvesse võttes I lisas määratletud abi kvaliteedistandardid. Teenuse organiseerimisel peaksid lennujaamad lennuettevõtjad võtma arvesse Euroopa Tsiviillennunduskonverentsi (ECAC) maapealse teeninduse tegevusjuhendeid liikumispuudega isikute kohta, mis on**

mille aastane vedude maht on alla kahe miljoni reisija. Selliste standardite kehtestamisel võetakse täiel määral arvesse rahvusvaheliselt tunnustatud korda ja liikumispuudega isikute vedamise soodustamist käsitlevat tegevusjuhendit. Lennujaama käitaja avaldab oma kvaliteedistandardid.

sätetatud ECAC dokumendi nr 30 I osas, ning määrama kindlaks kvaliteedinõuete täitmiseks vajalike vahendite vajadused, tehes seda kooskõlas lennujaama kasutajatega lennujaama kasutajate komitee vahendusel ning puudega ja liikumispuudega reisijaid esindavate organisatsioonidega. Selliste standardite kehtestamisel võetakse täiel määral arvesse rahvusvaheliselt tunnustatud korda ning puudega isikute ja liikumispuudega isikute vedamise soodustamist käsitlevat tegevusjuhendit. Lennujaama käitaja avaldab oma kvaliteedistandardid.

Justification

Quality standards will contribute to a reliable and high level of assistance to passengers with disabilities. The set of standards will, however, be adapted to the situation of European airports based on their size or number of passengers.

Muudatusettepanek 33

Artikkel 8

8. Lennuettevõtja osutab tasuta II lisa täpsustatud abi liikumispuudega isikule, kes väljub või viibib läbisõidul lennujaamas, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust, tingimusel et isik vastab artikli 5 lõikes 3 sätestatud tingimustele.

8. Lennuettevõtja osutab tasuta II lisa täpsustatud abi **puudega inimesele või** liikumispuudega isikule, kes väljub või viibib läbisõidul lennujaamas, mille suhtes kohaldatakse käesolevat määrust, tingimusel et isik vastab artikli 5 lõikes 3 sätestatud tingimustele.

Justification

It needs to be made explicit that disabled persons and persons with reduced mobility have the right to free movement and non-discrimination in air travel.

Muudatusettepanek 34

Artikli 9 lõige 1

1. Lennuettevõtja või reisikorraldaja võtab kõik meetmed, mis on vajalikud liikumispuudega isikute abivajadust käsitlevate teadete vastuvõtmiseks kõigis tema müügipunktides asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil, sealhulgas müük telefoni

1. Lennuettevõtja või reisikorraldaja võtab kõik meetmed, mis on vajalikud **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute abivajadust käsitlevate teadete vastuvõtmiseks kõigis tema müügipunktides asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil, sealhulgas müük telefoni

teel ja Interneti kaudu.

teel ja Interneti kaudu. **Lennuettevõtjad ja sidusreisikorraldajad tagavad täielikult juurdepääsetavate tellimislehekülgede olemasolu Internetis, s.o vastavalt Internetile juurdepääsu tagamise algatuse (WAI) juhistele.**

Justification

If pre-notification of assistance is required then it must be possible for disabled people to communicate their assistance needs during the booking process. This applies in particular when a booking is made on the internet. Booking websites of airlines are rarely designed to be accessible to disabled persons who can not read print. As a consequence, such persons cannot take advantage of reduced fares available to others and who, therefore, experience economic discrimination.

Muudatusettepanek 35 Artikli 9 lõige 2

2. Kui lennuettevõtja **või reisikorraldaja** saab teate abivajaduse kohta, edastab ta teate viivitamata:

- lennuki väljumis-, siht- ja läbisõidukohaks oleva lennujaama käitajale ja

- lendu teenindavale lennuettevõtjale, kui ettetellimus ei olnud tehtud selle lennuettevõtja kaudu.

2. Kui lennuettevõtja saab teate abivajaduse kohta, edastab ta teate viivitamata (**hiljemalt 20 tundi enne lennu avaldatud väljumisaega**):

- lennuki väljumis-, siht- ja läbisõidukohaks oleva, **liikmesriigi territooriumil asuva** lennujaama käitajale **või vajadusel käitaja poolt volitatud ja avalikult teatavaks tehtud kolmandale poolele, kui see on olemas**, ja

- lendu teenindavale lennuettevõtjale, kui ettetellimus ei olnud tehtud selle lennuettevõtja kaudu.

Kui reisikorraldajale teatatakse abi vajamisest, tuleb kõnealune teade viivitamatult edastada asjaomasele lennuettevõtjale ja lennujaama(de)le. Pädevad asutused lennujaamas ja lennuettevõtja peavad kinnitama teatise kättesaamist.

Justification

Airlines and tour operators must forward requests for assistance to the managing body of the airports of departure, destination and transit. This is the only way to ensure the smooth operation of assistance provision. Early notification to the airports of transit and destination is also necessary: a period of 20 hours should be enough for this.

In order to ensure effective operation, notification should be made direct to the subcontractor

with which the managing body has contracted for this purpose.

Muudatusettepanek 36
Artikli 9 lõige 2 a (uus)

2 a. Tuleks välja töötada süsteem abivajadusest teatamiste jälgimise tagamiseks ja kinnituskoodiga varustamiseks, et anda iga abivajadusest teatamise kohta esmapilgul usutav tõend.

Justification

If the transfer of information fails, a disabled passenger risks not being provided with assistance requested upon arrival at the airport. In such a situation where a passenger claims it has notified the need for assistance, it is likely that neither the assistance provider nor the air carrier will take responsibility for the communication breakdown. The passenger needs to be protected against this. Should the system fail, a passenger needs to be protected and to be able to produce evidence that he or she has asked for assistance in advance and by agreed methods.

Muudatusettepanek 37
Artikli 9 lõige 2 b (uus)

2 b. Teenuste tasandil siduvad kokkulepped teenusepakkujate ja lennuettevõtjate vahel peaksid tagama, et teenusepakkujad saavad lennuettevõtjatele ja nende klientidele abivajadusest teatada.

Justification

PRM services have to be fully integrated into the service-chain. Especially at large hub airports, with many transit passengers and complex operations, binding service level agreements are needed to ensure efficiency and accountability of the services provided.

Muudatusettepanek 38
Artikli 9 lõige 3

3. Pärast lennu väljumist teatab lendu teenindav lennuettevõtja viivitamata sihtlennujaama käitajale, kui see asub asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumil, lisas 1 määratletud abi vajavate liikumispuudega isikute arvu ja kõnealuse abi laadi välja jäetud

Muudatusettepanek 39
Artikli 9 lõige 3 a (uus)

3 a. Kui lennuettevõtja või reisikorraldaja ei edasta teadet vastavalt artikli 5 lõikele 2 asjaomasele käitajale või käitajatele või ei tee seda õigeaegselt, vastutab ta liikumispuudega lennureisija ees, kui viimane ei saa minna oma lennule või jõuab alles mõnele hilisemale lennule.

Justification

The issue of liability is made insufficiently clear in the Commission proposal. In order to guarantee a high quality of assistance to passengers with reduced mobility, there is an urgent need for rules setting out the liability of the parties implied by their responsibilities.

Muudatusettepanek 40
Artikli 9 lõige 3 b (uus)

Kui lennuettevõtja või reisikorraldaja teatab:

- vale aja või vale koha reisija äratoomiseks või

- abi vajavate liikumispuudega reisijate vale arvu

ja kui seetõttu ei saa käitaja või volitatud kolmas pool inimesi teenindada vastavalt artikli 6 lõike 1 sätetele, hoolimata personali valmisolekust ja nõutavate vahendite olemasolust, peab sellest tulenevad kulud kandma lennuettevõtja või reisikorraldaja.

Justification

The issue of liability is made insufficiently clear in the Commission proposal. In order to guarantee a high quality of assistance to passengers with reduced mobility, there is an urgent need for rules setting out the liability of the parties implied by their responsibilities.

The issue of liability is not mentioned in the proposal for a regulation. In order to guarantee a high quality of assistance to passengers with reduced mobility, there is an urgent need for rules setting out the liability of the parties (managing bodies, airlines, tour operators and passengers with reduced mobility) implied by their responsibilities.

Muudatusettepanek 41
Artikkel 9 a (uus)

Artikkel 9 a

Koolitus

Lennuettevõtjad ja lennujaama käitajad:

- tagavad kõikide puudega inimestele ja liikumispuudega isikutele otsest abi osutavate töötajate ja allhankijate vastavate töötajate teavitamise erisuguse puude või liikumispuudega inimeste vajaduste rahuldamise kohta;

- korraldavad kõikide lennujaamades reisijatega tegelevate töötajate koolitamise puudega inimestele võrdsete võimaluste tagamise ja puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamise kohta;

- tagavad uute töötajate töölevõtmisel neile puuetega inimeste alase koolituse ning töötajatele vajadusel täiendkoolituste läbiviimise.

Muudatusettepanek 42
Artikkel 9 c (uus)

Artikkel 9 c

Transiitreisil tekkinud kahju

Transiitreisil kahjustada saanud ratastoolide ning muude liikumis- ja abivahendite maksumus tuleb nende omanikele hüvitada.

Justification

Some airlines have asked passengers to sign "a limited release form" exempting the carrier from responsibility. This is unacceptable.

Muudatusettepanek 43
Artikli 11 lõige 1

1. Iga liikmesriik määrab asutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest seoses tema territooriumil paiknevatest lennujaamadest väljuvate ja sinna saabuvate lendudega. Vajaduse korral võtab see asutus meetmed, mis on vajalikud liikumispuudega isikute õiguste kaitse, sealhulgas artikli 7 lõikes 1 nimetatud kvaliteedistandardite täitmise tagamiseks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni määratud asutusest.

1. Iga liikmesriik määrab asutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest seoses tema territooriumil paiknevatest lennujaamadest väljuvate ja sinna saabuvate lendudega. Vajaduse korral võtab see asutus meetmed, mis on vajalikud **puudega inimeste ja** liikumispuudega isikute õiguste kaitse, sealhulgas artikli 7 lõikes 1 nimetatud kvaliteedistandardite täitmise tagamiseks **ning artikli 6 lõike 2 alusel kehtestatud tasu kulupõhisuse ja läbipaistvuse tagamiseks. Määratud asutus on ka lepitusorganiks lennujaama käitajate ja lennuettevõtjate vahel küsimustes, mis puudutavad vastutust teenuse osutamisel.** Liikmesriigid teavitavad komisjoni määratud asutusest.

Justification

The designated body responsible for the enforcement of this regulation should also be responsible for examining the transparency and cost relatedness of the charges levied by the airports.

From a practical point of view different standards across different airports within one country will make it very difficult for national enforcement bodies to monitor compliance. The enforcement shall ensure that charging principles and quality standards are designed to meet the needs of passengers and airlines.

It is also important to ensure that the designed body is able to mediate in the possible conflicts on the responsibility to provide the service that may generate between airlines and airports.

Muudatusettepanek 44 Artikli 11 lõige 2

2. Kaebusi käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta võib esitada igale lõike 1 alusel määratud asutusele **või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele.** Liikmesriik võtab meetmeid liikumispuudega inimeste teavitamiseks oma käesolevast määrusest tulenevatest õigustest ja võimalusest esitada kaebus kõnealusele määratud asutusele.

2. Kaebusi käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta võib esitada igale lõike 1 alusel määratud asutusele. Liikmesriik võtab meetmeid **puudega isikute ja** liikumispuudega inimeste teavitamiseks oma käesolevast määrusest tulenevatest õigustest ja võimalusest esitada kaebus kõnealusele määratud asutusele.

Justification

The possibility for different bodies could cause confusion for the disabled passengers wishing

to make a complaint. Some airlines have asked passengers to sign a 'limited release form' exempting the carrier from responsibility. This is unacceptable.

Muudatusettepanek 45
Artikkel 13

13. Komisjon saadab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 1. jaanuariks 2010 aruande käesoleva määruse toimimise ja selle tulemuste kohta. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud käesoleva määruse sätete üksikasjalikumaks rakendamiseks või määruse läbivaatamiseks.

13. Komisjon saadab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 1. jaanuariks 2010 aruande käesoleva määruse toimimise ja selle tulemuste kohta. Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud käesoleva määruse sätete üksikasjalikumaks rakendamiseks või määruse läbivaatamiseks.

Komisjon valmistab ette ka ühenduse tegevusjuhised soovitude alusel, mis sisalduvad maapealse teeninduse tegevusjuhendites liikumispuudega isikute kohta (ECAC dokumendi nr 30 I osa), ning liikmesriigid peaksid taotlema nende rakendamist.

Justification

The EU already has a wide ranging code in the form of ECAC (European Civil Aviation Authority) Doc 30 Part I on the facilitation of transport of persons with reduced mobility. This recommendation is based on a wide ranging agreement between airlines, airports, Member States' authorities, and disability groups. Instead of drafting yet another code, the EU regulation should be based on ECAC Doc 30 Part I.

Muudatusettepanek 46
I lisa

Lennujaama käitajate ***osutatav*** abi

Abi ja kord, mis on vajalik, et võimaldada liikumispuudega isikutel:

- teatada oma saabumisest lennujaama ja edastada taotlus abi saamiseks ***artikli 5 lõikes 6*** nimetatud määratud punktides terminalihoonetes ja neist väljaspool;
- liikuda määratud punktist registreerimislauani;
- registreerida end lennule ja registreerida pagas;
- siirduda registreerimislaua juurest õhusõidukini, täites sisserände-, tolli- ja

Lennujaama käitajate ***vastutusel olev*** abi

Abi ja kord, mis on vajalik, et võimaldada liikumispuudega isikutel:

- teatada oma saabumisest lennujaama ja edastada taotlus abi saamiseks ***artikli 6 lõikes 4*** nimetatud määratud punktides terminalihoonetes ja neist väljaspool;
- liikuda määratud punktist registreerimislauani;
- registreerida end lennule ja registreerida pagas;
- siirduda registreerimislaua juurest õhusõidukini, täites sisserände-, tolli- ja

Julgeolekuprotseduurid;

- siirduda õhusõiduki pardale, olles varustatud tõstuki, ratastooli või muu vajaliku abiga;
- siirduda õhusõiduki ukse juurest oma kohale;
- paigutada õhusõidukil **pagas** hoiukohta ja seda kätte saada;
- siirduda oma kohalt õhusõiduki ukse juurde;
- tulla õhusõiduki pardalt maha, olles varustatud tõstuki, ratastooli ja muu vajaliku abiga;
- siirduda õhusõiduki juurest pagasisaali ja võtta vastu oma pagas, täites sisserände- ja tolliprotseduurid;
- siirduda pagasisaalist määratud punkti;
- jõuda läbisõidul ümberistumisega lendudele, saades vastavalt vajadusele abi õhus ja maal ning terminalides ja ühest terminalist teise minekul.

Liikumisabivahendi, sealhulgas elektriliste ratastoolide (**24tunnise** etteteatamisega ja võimalike piirangutega seoses ruumipuudusega õhusõiduki pardal) maapealne käitlemine.

Kahjustatud või kaotsiläinud liikumisabivahendite ajutine asendamine.

Vajaduse korral tunnustatud **teenistuskoerte** maapealne teenindamine.

Lendude sooritamiseks vajaliku teabe edastamine kättesaadaval kujul.

turvaprotseduurid;

- siirduda õhusõiduki pardale, olles varustatud **vastavalt vajadusele** tõstuki, ratastooli või muu vajaliku abiga;
- siirduda õhusõiduki ukse juurest oma kohale;
- paigutada õhusõidukil **käsipagas** hoiukohta ja seda kätte saada;
- siirduda oma kohalt õhusõiduki ukse juurde;
- tulla õhusõiduki pardalt maha, olles varustatud **vastavalt vajadusele** tõstuki, ratastooli ja muu vajaliku abiga;
- siirduda õhusõiduki juurest pagasisaali ja võtta vastu oma pagas, täites sisserände- ja tolliprotseduurid;
- siirduda pagasisaalist määratud punkti;
- jõuda läbisõidul ümberistumisega lendudele, saades vastavalt vajadusele abi õhus ja maal ning terminalides ja ühest terminalist teise minekul;
- **siirduda vajadusel tualettruumi.**

Kui liikumispuudega isikut abistab saatja, peab viimasele andma vajadusel võimaluse osutada vajalikku abi lennujaamas ning pardaleminekul ja pardalt mahaminekul.

Mis tahes vajaliku liikumisabivahendi, sealhulgas **näiteks** elektriliste ratastoolide (**48tunnise** etteteatamisega ja võimalike piirangutega seoses ruumipuudusega õhusõiduki pardal **ning kohaldades ohtlike veoseid käsitlevaid asjaomaseid õigusakte**) maapealne käitlemine.

Kahjustatud või kaotsiläinud liikumisabivahendite ajutine asendamine (**kuid mitte tingimata identsetega**).

Vajaduse korral tunnustatud **juhtkoerte** maapealne teenindamine.

Lendude sooritamiseks vajaliku teabe edastamine kättesaadaval kujul.

Muudatusettepanek 47
II lisa

Lennuettevõtjate poolt osutatav abi

Vastavalt siseriiklikele määrustele tunnustatud *teenistuskoerte* vedamine salongis *lendudel, mille graafikujärgne kestus on alla viie tunni*.

Ühe liikumisabivahendi vedu iga liikumispuudega *reisija* kohta, sealhulgas elektrilised ratastoolid (*24tunnise* etteteatamisega ja võimalike piirangutega seoses ruumipuudusega õhusõiduki pardal).

Lendu käsitleva teabe edastamine kättesaadaval kujul.

Taotluse korral ja ohutuseeskirju ning järgides *istekohtade korraldamine* liikumispuudega *inimeste* individuaalseid vajadusi arvestades.

Lennuettevõtjate poolt osutatav abi

Vastavalt siseriiklikele määrustele tunnustatud *juhtkoerte* vedamine salongis.

Lisaks meditsiinitehnikale kuni kahe liikumisabivahendi vedu iga liikumispuudega *isiku* kohta, sealhulgas elektrilised ratastoolid (*48tunnise* etteteatamisega ja võimalike piirangutega seoses ruumipuudusega õhusõiduki pardal *ning kohaldades ohtlikke veoseid käsitlevaid asjaomaseid õigusakte*).

Lendu käsitleva *vajaliku* teabe edastamine kättesaadaval kujul.

Taotluse korral ja ohutuseeskirju *ning vabade kohtade olemasolu* järgides *jõupingutuste tegemine istekohtade korraldamiseks puudega inimeste või* liikumispuudega *isikute* individuaalseid vajadusi arvestades.

Vajadusel tualettruumi siirdumisel abistamine.

Kui liikumispuudega isikut abistab saatja, teeb lennuettevõtja jõupingutusi selleks, et anda viimasele istekoht liikumispuudega isiku kõrval.

EXPLANATORY STATEMENT

Introduction

There is broad agreement within the aviation industry and beyond that persons with reduced mobility should have the same effective access to air travel as any other member of the public. Moreover there is a consensus that such access should not be at additional cost for persons of reduced mobility.

The growth in air transport and its increasing importance for business and leisure, coupled with a limited number of incidents, sometimes leading to court proceedings, led the Commission to consult widely on assistance at airports to persons of reduced mobility. The question was how such assistance might best be assured to the common, agreed standards necessary for the maintenance of a level playing field for airlines and airports in this area.

The draft regulation which the Commission has now presented prohibits air carriers and tour operators from refusing carriage to persons of reduced mobility on the grounds of reduced mobility except for duly justified safety reasons. It gives persons with reduced mobility the right to a package of assistance at airports, on departure, arrival and in transit; and it makes the managing bodies of airports responsible for providing this assistance, free of charge. It allows them to levy charges on air carriers to fund it. Airlines will continue to be responsible for on board assistance.

Members will note that the provisions apply to persons of reduced mobility and not simply to the disabled. The elderly therefore in certain circumstances would be entitled to the assistance required by the regulation.

Your rapporteur generally welcomes the draft regulation and accepts the principles underpinning it but believes it stands in need of amendment in a number of areas. The amendments he now proposes follow on from extensive contacts with representatives of airports, air carriers and the disabled.

Main issues

A central question is who should be responsible for the provision of the service which allows persons of reduced mobility to access flights. In some instances airlines currently provide this service for their passengers and there is a view that they should bear primary responsibility. On the other hand this leads to a duplication of effort and investment where more than one carrier operates from an airport. The alternative approach is to make airports responsible for the service from point of arrival at the airport to boarding. However, this leads to questions about equitable funding and the position of airlines that already provide services to passengers with reduced mobility.

If it is accepted that airports should be the primary providers then how should the service be financed? As stated above there is no suggestion that persons with reduced mobility should pay a direct charge. In common with other services it would seem appropriate for airports to

charge carriers for the provision of this service to their passengers. The Commission prefers this option and proposes that the charging regime be based on the total number of passengers each airline carries from a given airport. The charge to the carrier should be proportionate to its share of passengers, and not to its share of passengers with reduced mobility. Pricing and other factors mean that the profile of each airline's clientele differs and some carriers, with for example more elderly passengers, have more passengers with reduced mobility. Nevertheless any charging regime which distributed costs on the basis of the number of passengers with reduced mobility actually carried by airlines would build in disincentives to carrying such passengers and thus defeat the central objective of the proposed legislation.

A related issue is whether carriers should be permitted to "opt-out" of the service regime provided by airports or those contracted by airports to provide it. While acknowledging the high quality of service currently made available by many carriers to persons of reduced mobility, "opting out" would breach the principle of one, integrated service and make such services at a number of airports economically untenable.

Your rapporteur recognises that major providers at their hub airports and terminals already provide a quality service to passengers with reduced mobility and proposes that where airports tender for this service provision such carriers should be permitted to enter the tendering process.

Strengthening the proposal

Article 4 of the draft regulation allows carriers to refuse to embark a person with reduced mobility in order to meet applicable safety standards. To prevent abuse of this provision these requirements should be established at European level by air carriers and organisations representing disabled persons and passengers with reduced mobility. The rules concerned should be made publicly available in accessible formats. The responsibilities of airports' managing bodies should be explicit and binding but at the same time it should also be possible for those bodies to discharge those responsibilities through a contractual arrangement with an entity which specialises in, or has experience of, providing assistance to the disabled and persons of reduced mobility. At a number of airports and terminals this would include air carriers. This should be done in agreement with Airport Users Committees. Air carrier and airport personnel should receive training in disability awareness. Booking by internet should be structured to ensure that persons with reduced mobility can pre-notify their requirements.

In this context the blind should have the possibility of downloading landing forms for pre-completion using braille. Many blind people cannot complete these during flight.

Your rapporteur's view is that there is no need to exclude smaller airports with fewer than two million passengers per annum from the scope of this regulation. Why should passengers flying to and from remoter areas or using airports with low cost carriers not benefit from the provisions of the regulation?

Other amendments proposed at this point tighten definitions. It is important to be explicit and for this reason the term "persons with reduced mobility" is replaced by "disabled persons and passengers with reduced mobility" The latter term explicitly includes the blind, partially sighted, deaf, hard of hearing and those with an intellectual disability who do not necessarily

experience limited "mobility" when travelling but reduced communication, orientation or independence instead.

Conclusion

It is on the basis of the foregoing that your rapporteur presents a limited number of amendments which accept the basic direction of the draft regulation but presents a pragmatic option for the choice of the service provider where major carriers in their principal centres of operation already have the appropriate staff, experience and equipment.

However, no amendment should be adopted which would tend to undo the effect of having an integrated service to facilitate access to air travel for disabled passengers and passengers of reduced mobility and which is not at a specific additional cost for them.

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul
Viited	KOM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD)
Õiguslik alus	art 251 lg 2 ja art 80 lg 2 (EÜ)
Menetlusalus	art 51
EP-le esitamise kuupäev	17.2.2005
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 12.4.2005
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	LIBE 12.4.2005
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	LIBE 30.3.2005
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev	
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Robert Evans 5.4.2005
Endine raportöör	
Lihtsustatud menetlus otsuse kuupäev	
Õigusliku aluse vaidlustamine JURI arvamuse kuupäev	
Rahaeraldise määra muutmine BUDG arvamuse kuupäev	
Konsulterimine Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega istungil otsuse tegemise kuupäev	
Konsulterimine regioonide komiteega istungil otsuse tegemise kuupäev	
Arutamine komisjonis	13.6.2005 30.8.2005 10.10.2005
Vastuvõtmise kuupäev	11.10.2005
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 32 vastu: 3 erapooletuid: 11
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula

Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	
Esitamise kuupäev – A6	27.10.2005 A6-0317/2005
Märkused	