Focus

EP nariai siekia palengvinti keliautojų dalią

[07-05-2013 - 16:19]

Lėktuvų keleivių teisių stiprinimas, oro uostų pajėgumo didinimas ir keleiviams teikiamų antžeminių paslaugų kokybės gerinimas, geležinkelių transporto rinkos liberalizavimas bei pilotų darbo laikas – tai svarbiausi klausimai, kuriuos per likusią kadencijos dalį ar ilgiau spręs europarlamentarai.

Keleivių teisės

EP nariai ateinančiais mėnesiais svarstys lėktuvų keleivių teises įtvirtinančio ES reglamento pakeitimus, kuriais siekiama geriau informuoti ir suteikti pagalbą oro uostuose įstrigusiems keleiviams, taip pat sustiprinti kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles dėl skrydžių atšaukimo ar vėlavimo.

ES teisės aktais užtikrinamos ne tik keliaujančių lėktuvais teisės. Nuo 2009 m. sausio jomis taip pat gali naudotis traukinių keleiviai. Tuo tarpu keliaujančių laivais ir autobusais teisių reglamentai įsigaliojo atitinkamai 2012 m. gruodį ir 2013 m. kovą.

Oro uostai ir pilotai

Europarlamentarai taip pat svarsto teisės aktų rinkinį, kuriuo siekiama pagerinti Europos oro uostų pajėgumą, sumažinti vėlavimų skaičių ir pagerinti keleiviams teikiamų paslaugų kokybę.

EP jau nubalsavo dėl laiko tarpsnių paskirstymo reformos ir procedūrų kuriomis ES oro uostuose nustatomi su triukšmu susiję orlaivių naudojimo apribojimai, pakeitimų Toliau dėl bendro teksto šiais klausimais tariamasi su Taryba.

Tuo tarpu 2013 m. balandžio 16 dieną europarlamentarai pritarė siūlymui atverti didžiausiuose ES oro uostuose teikiamas antžemines paslaugas didesnei konkurencijai.

Artimiausiu metu Komisija pasiūlys pilotų darbo laiko pakeitimus. Europarlamentarai siekia, kad naujosios taisyklės, nustatysiančios, kiek lako pilotai gali skraidyti, visų pirma užtikrintų keleivių saugumą.

Geležinkeliai

EP nariai pradėjo svarstyti šešių teisės aktų rinkinį („ketvirtąjį geležinkelių paketą“), kuriuo siekiama atverti vidaus keleivių vežimo rinką naujoms bendrovėms ir gerinti paslaugų efektyvumą, sukurti vieną riedmenų saugumo sertifikatą, sumažinti geležinkelio bendrovių administracines išlaidas ir sudaryti palankesnes sąlygas į rinką patekti naujiems veiklos vykdytojams.

Šioje dosjė galite sužinoti daugiau apie keleivių teisių stiprinimą ir kitus su keliavimu susijusius klausimus, svarstomus Parlamente.

Europarlamentarų ir ekspertų dėmesys – Europos geležinkelių sektoriaus reformai

Europos geležinkelių rinka yra fragmentuota, o joje dominuojančios nacionalinės vertikaliai integruotos bendrovės paprastai kontroliuoja ir infrastruktūrą, ir keleivių vežimo paslaugas.

Naujos bendrovės, norinčios teikti keleivių vežimo paslaugas, dažnai susiduria su diskriminacinėmis sąlygomis, kurias sudaro infrastruktūros valdytojai, nesuinteresuoti konkurencija savo vežimo paslaugų verslui.

Todėl siūloma užtikrinti, kad infrastruktūros valdymas būtų nepriklausomas nuo vežimo paslaugų verslo.

Be to, siekiama atverti keleivių vežimo vidaus geležinkelių transportu rinkas naujiems dalyviams ir paslaugų teikėjams.

Jie galės siūlyti konkuruojančias komercines paslaugas arba dalyvauti konkursuose dėl geležinkelių viešojo paslaugų pirkimo sutarčių pagal kurias vykdoma daugiau nei 90 proc. kelionių ES geležinkeliais.

Naujosios taisyklės taip pat turėtų sukurti vieningą leidimų naudoti geležinkelio riedmenis ir saugos sertifikatų išdavimo sistemą, kuri leis vežėjams sutaupyti lėšų ir laiko. Šiuo metu leidimus išduoda kiekviena valstybė narė.

Transporto komitetas dėl šių taisyklių vadinamojo „ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio“, planuoja balsuoti lapkričio 26 d., o balsavimas EP plenarinėje sesijoje numatytas kitų metų sausį.

EP siūlo sustiprinti oro uostų paslaugų konkurenciją ir apsaugoti darbuotojus

Europos Parlamentas 2013 m. balandžio 16 dieną pritarė siūlymui atverti didžiausiuose ES oro uostuose teikiamas antžemines paslaugas didesnei konkurencijai, tačiau su sąlyga, kad bus užtikrinti minimalūs paslaugų kokybės bei darbuotojų teisių apsaugos reikalavimai. Dėl šio teisės akto toliau bus deramasi su ES Taryba.

Naujoms taisyklėms pritarė 455 EP nariai, nepritarė 239, o susilaikė 18. Pagal jas nebe dvi, o mažiausiai trys įmonės turės teikti antžemines paslaugas oro uostuose, kurie per metus aptarnauja daugiau nei 15 mln. keleivių ar 200 tūkst. tonų krovinių (tokių ES yra virš 20). Kartu turės būti atskirta oro uostų ir jų teikiamų antžeminių paslaugų bu alterija.

EP siūlo antžeminių paslaugų įmonėms, veikiančioms ES oro uostuose, aptarnaujančiuose daugiau nei 5 mln. keleivių per metus, nustatyti minimalius paslaugų kokybės standartus. "Šie reikalavimai apims didžiausią leistiną bagažo pristatymo laiką, o taip pat minimalų apledėjimą pašalinančio skysčio atsargų kiekį", - paaiškino EP pranešėjas Artur Zasada (Europos liaudies partija, Lenkija).

EP nariai taip pat papildė teisės aktą socialinėmis nuostatomis, kurios bus taikomos ir subrangovams. Jei oro uoste pasikeistų paslaugų teikėjas, antžemines paslaugas teikusių įmonių darbuotojai turės daugiau teisių būti perkelti į naują įmonę, taip pat bus privalu laikytis kolektyvinio susitarimo.

Pernai Europos Parlamentas patvirtino savo poziciją dėl oro uostų triukšmingumo bei dėl pakilimo bei nusileidimo oro uostuose tarpsnių paskirstymo. Antradienio balsavimas leidžia Europos Parlamentui pradėti derybas su ES Taryba dėl viso teisės aktų rinkinio.

Antžeminės paslaugos oro uostuose: daugiau konkurencijos, geresnė kokybė

Transporto komiteto nariai 2013 m. kovo 19 dieną nedidele balsų persvara pritarė naujoms taisyklėms, kuriomis siekiama sustiprinti konkurenciją antžeminių paslaugų rinkoje. Komiteto nariai taip pat siūlo nustatyti minimalius šių paslaugų kokybės standartus, o darbuotojams suteikti daugiau socialinių garantijų. Parlamentas šiuo klausimu balsuos plenarinėje sesijoje balandį.

Didesnė konkurencija tarp paslaugų teikėjų

Transporto komitetas nubalsavo už tai, kad daugiau nei 15 mln. keleivių per metus aptarnaujančiuose oro uostuose oro transporto bendrovėms būtų leista rinktis antžeminių paslaugų (pvz., bagažo tvarkymo, orlaivių stovėjimo vietos, degalų papildymo, krovinių ir pašto) teikėją ne iš dviejų bet iš trijų paslaugų teikėjų.

„Didesnis paslaugų teikėjų skaičius užtikrins geresnę paslaugų kokybę ir mažesnes kainas“, – kalbėjo EP nuomonę šiuo klausimu parengęs Arturas Zasada (Europos liaudies partija, Lenkija).

Minimalūs kokybės standartai

EP nariai taip pat siūlo nustatyti paslaugų kokybės standartus, kuriuos apibrėžtų oro uostą valdančios institucijos ir kurių turėtų laikytis antžeminių paslaugų teikėjai.

„Tarp šių standartų – ilgiausias registracijos laukimo laikas, ilgiausias bagažo išdavimo laikas (tarp pirmojo ir paskutinio bagažo vieneto), privalomosios nuledinimo skysčio atsargos, pagalbos keleiviams teikimo kokybės standartai“, – teigė A. Zasada.

„Kai prarandamas bagažas, keleiviai paprastai kaltina oro linijas ar oro uostus. Tai ne visai teisinga, kadangi dažniausiai tai yra beveidės kompanijos, teikiančios tokio pobūdžio paslaugas oro uostuose, kaltė“, – pridūrė jis.

EP narys: būtina užkamšyti keleivių teisių apsaugos spragas

„Patinka mums ar ne, tačiau teroristai vis dar žiūri į aviaciją kaip į taikinį, o oro uostai yra paskutinė gynybos linija“, – trečiadienį atsakydamas į internautų klausimus pabrėžė Transporto komiteto pirmininkas Brian Simpson (Socialistai ir demokratai, Jungtinė Karalystė). Visgi jis tikisi, kad kai kurie apribojimai, pavyzdžiui dėl skysčių ankiniame bagaže, gali būti panaikinti netolimoje ateityje. Pateikiame keletą jo atsakymų apie tai, kaip rengiamasi palengvinti keliautojų dalią.

Draudimas įsinešti skysčius į lėktuvo saloną

„Jau sukurta įranga, kuri gali aptikti skystus sprogmenis, todėl esu įsitikinęs, kad apribojimų atšaukimą galėtume pradėti kitų metų sausį.“

Keleivių teisių reglamentų peržiūra

„Sieksime panaikinti egzistuojančias keleivių teisių apsaugas spragas. Manau, kad atitinkamus teisės aktus įgyvendinančios institucijos dirba nepakankami gerai.“

Keleivių teisės į kompensaciją

„Manau, kad avialinijos pernelyg dažnai naudojasi nuostata dėl nenugalimos jėgos, kad išvengtų kompensacijos mokėjimo.“

Keleivių teisė žinoti visą informaciją apie skrydžių kainas

„Perkant bilietus internetu pirma kaina, kuri pateikiama, turi būti galutinė kaina. Deja, avialinijos iš pradžių nurodo mažiausią kainą, kuri vėliau užsakymo procese išauga. Reikia priimti teisės aktus, kuriais būtų nustatyta, jog pirma būtų pateikiama didžiausia įmanoma kaina!“

Keleivių teisės avialinijų bankroto atveju

„EP ragina įsteigti specialų Komisijos administruojamą fondą, kuris padėtų dėl avialinijų bankroto įstrigusius ES piliečius grąžinti į tėvynę. Jis galėtų būti finansuojamas iš bilietų pardavimo – dėl to jie pabrangtų tik vienu euru. Deja, Taryba ir avialinijos nelinkusios tam pritarti.“

EP nariai dar nepasirengę pritarti oro uostų antžeminių paslaugų liberalizavimui

Europos Parlamentas neatsižvelgė į Transporto komiteto rekomendaciją atmesti pasiūlymą dėl daugiau nei 5 mln. keleivių per metus aptarnaujančių oro uostų antžeminių paslaugų liberalizavimo ir grąžino jį tolesniam svarstymui komitete.

„Pagrindinis šio pasiūlymo tikslas yra parengti sektorių pasaulinei konkurencijai ir įvesti minimalius kokybės standartus", – kalbėjo EP pranešėjas Artur Zasada (Europos liaudies partija, Lenkija).

Said El K adraoui (Socialistai ir demokratai, Belgija) ragino nepritarti minėtam pasiūlymui, teigdamas, kad „turime leisit ES šalims apsispręsti dėl tolesnio rinkos atvėrimo". Jam pritarė Wolf Klinz (Liberalai ir demokratai, Vokietija), kuris teigė, kad „svarbus ne tik įmonių skaičius, bet taip pat vietos specifika, darbuotojų kvalifikacija ir darbo sąlygos".

Vietos gyventojų apsauga nuo lėktuvų keliamo triukšmo

Pagal naujas oro uostų triukšmo mažinimo taisykles, kurios patvirtintos pritarus 501 EP nariui, 155 balsavus prieš ir 8 susilaikius, kiekvienam oro uostui turės būti nustatyti specifiniai triukšmo mažinimo tikslai, tačiau tam reikės bendrų taisyklių

Siekdami vietos valdžios institucijoms sudaryti sąlygas pasirinkti ekonomiškiausią triukšmo mažinimo būdą, EP nariai įtraukė reikalavimą atsižvelgti į sveikatos, ekonomikos ir socialinius aspektus ir remtis tarptautiniu ICAO triukšmo valdymo metodu.

Europos Komisijai bus suteikta teisė įvertinti su triukšmu susijusios veiklos apribojimo nustatymo procesą, tačiau „būtų neteisinga leisti Komisijai sustabdyti ES valstybių sprendimus", teigė prieš balsavimą EP pranešėjas Jörg Leic tfried (Socialistai ir demokratai, Austrija). Todėl EP nariai paliko teisę vietos valdžios institucijoms pačioms apsispręsti, ar atsižvelgti į galimą Europos Komisijos nuomonę.

Teisingas laiko tarpsnių paskirstymas

Siekdami optimaliai išnaudoti lėktuvų pakilimo ir nusileidimo laiko tarpsnius, EP nariai taip pat pritarė naujoms taisyklėms, kurios įteisina laiko tarpsnių pardavimą antrinėje rinkoje.

Europarlamentarai atmetė Komisijos pasiūlymą padidinti laiko tarpsnių taisyklės „naudok arba prarask" ribas nuo 80 proc. iki 85 proc. Vietoj to, EP nariai sustiprino sankcijas oro vežėjams už turimų laisvų laiko tarpsnių nenaudojimą ar per ilgą jų rezervavimą.

„Laiko tarpsnių paskirstymas turi būti nešališkas, – kalbėjo EP pranešėjas Gioammaria Uggias (Liberalai ir demokratai, Italija). – Todėl pasiūlėme, kad laiko tarpsnių koordinatoriai būtų visiškai nepriklausomi nuo oro uostų ir oro linijų operatorių"

Laiko tarpsnių valdymo taisyklėms pritarė 565 EP nariai, 69 balsavo prieš, o susilaikė 21.

EP narių dėmesys – keleivių teisėms

„Keleiviai turi būti geriau informuojami apie savo teises nuo pat bilieto rezervavimo momento, o bilietų kainos perkant internete turi būti pateiktos aiškiau. Taip pat reikia pagerinti informavimą kelionės metu “, – kalbėjo Georges Bac as (Europos liaudies partija, Liuksemburgas), parengęs EP pranešimą šiuo klausimu.

Jis rekomenduoja atvykimo ir išvykimo salėse įrengti pagalbos punktus, kuriuose keleiviai būtų konsultuojami sutrikus kelionei, ir siūlo parengti vieną nuoseklią visoje ES galiojančią skundo formą.

Pagrindinės problemos

Su kokiomis problemomis dažniausiai susiduria žmonės keliaudami lėktuvais ir traukiniais? G. Bac o atliktos apklausos duomenimis, beveik pusė visų problemų susijusios su vėlavimu ir nespėjimu persėsti į kitą transporto priemonę.

Taip pat pasitaiko maršruto atšaukimo ir nepakankamo informavimo atvejų Be to, dalis respondentų nurodė, kad nebuvo suteikta reikiama pagalba riboto judumo žmonėms.

Ketvirtadalis skundų oro transporto sektoriuje liko be atsako. Savo ruožtu geležinkelių įmonės neatsakė tik į 15 proc. užklausimų

Sudėtinga teisių sistema

Keleivių teises užtikrina šeši ES reglamentai. Atsižvelgiant į transporto rūšį jos skiriasi pagal vėlavimo apibrėžtį, pagalbos ir pasirūpinimo keleiviais mastą laukimo metu, kompensacijos dydį ir galimas išimtis.

Praeitų metų gruodį Komisija paskelbė pagrindinius reikalavimus, kad keleivių teisių būtų vienodai laikomasi įvairių rūšių transporto – geležinkelių oro, jūrų ir kelių (miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų) sektoriuose. Tačiau jie yra rekomendacinio pobūdžio.

„Mums reikalingas vienas visų rūšių transporto keleivių teisių reglamentas, tačiau tai turėtų būti vidutinės trukmės laikotarpio tikslas. Nes šiuo metu labai skiriasi taisyklių įgyvendinimo praktika, o kai kurios jų dar neįsigaliojo“, – kalbėjo G. Bac as.

Keliaujančiųjų laivais ir autobusais teisių reglamentai įsigalios atitinkamai 2012 m. gruodį ir 2013 m. kovą.

Tolesni žingsniai

Siekdama užkamšyti oro keleivių teisių spragas, Komisija planuoja iki šių metų pabaigos arba kitų metų pradžioje pasiūlyti atitinkamo reglamento pakeitimus.

Pagrindinės keleivių teisės

- teisė nediskriminuojamai naudotis transportu
- nemokama pagalba riboto judumo keleiviams
- teisė susigrąžinti pinigus, gauti alternatyvią transporto paslaugą ar nemokamai užsisakyti kelionę iš naujo, jei kelionė atidedama, atšaukiama ar atsisakoma įlaipinti
- teisė gauti pagalbą (nuo maitinimo iki apgyvendinimo), jei keleiviai įstrigę
- teisė pasinaudoti sparčia ir prieinama skundų nagrinėjimo sistema
- teisė gauti kompensaciją, jei keleivis miršta ar susižeidžia arba jei kyla problemų dėl bagažo, taip pat tam tikrais atvejais, kai kelionė ilgam atidedama ar atšaukiama
- teisė laiku ir tinkamai gauti teisingą informaciją apie bilieto kainą, savo teises ir kelionės aplinkybes

Turizmas Europos Sąjungoje

Luvras yra lankomiausias muziejus ne tik Europos Sąjungoje, bet ir visame pasaulyje. Tuo tarpu lankomiausias miestas – Londonas, o lankomiausia šalis – Prancūzija. Pasitelkę nuotrauką sužinokite daugiau apie europiečių keliavimo ypatumus.

5 dalykai, kuriuos verta įsidėmėti keliaujant į užsienį

Ką daryti prireikus skubios medicininės, policijos ar ugniagesių pagalbos? Skambinkite bendruoju nemokamu pagalbos numeriu **112**, kuris galioja visose ES šalyje, taip pat Turkijoje, Kroatijoje ir Juodkalnijoje.

Nepamirškite **Europos sveikatos draudimo kortelės**, kurią galite nemokamai gauti savo teritorinėje ligonių kasoje.

Ji suteikia teisę naudotis skubiomis sveikatos priežiūros paslaugomis visose ES šalyse, Lic tenšteine, Norvegijoje ir Šveicarijoje tokiomis pat sąlygomis ir kainomis (kai kuriose šalyse nemokamai) kaip ir toje šalyje apdraustiems asmenims.

Jeigu jūsų skrydis ar traukinio reisas atidedamas ar atšaukiamas, pagal ES taisykles jūs kaip keleivis turite tam tikras teises:

- teisę susigrąžinti pinigus, gauti alternatyvią transporto paslaugą ar nemokamai užsisakyti kelionę iš naujo
- teisę gauti pagalbą (nuo maitinimo iki apgyvendinimo)

Daugiau apie **keleivių teises** galite sužinoti pasitelkę nuorodą dešinėje.

Jei jus suėmė, pametėte pasą arba jums prireikė **konsulinės pagalbos** valstybėje, kurioje nėra jūsų šalies ambasados ar konsulato:

- kreipkitės į bet kurios kitos ES valstybės narės diplomatinę atstovybę
- ji privalo jums padėti tokiomis pat sąlygomis kaip ir savo piliečiams

Galiausiai, nuo liepos 1 d. įsigaliojus naujoms ES **tarptinklinio ryšio** taisyklėms, skambinti, siųsti SMS ar duomenis mobiliuoju ryšiu būnant kitoje ES šalyje tapo dar pigiau. Apie naujus tarifus galite sužinoti pasitelkę nuorodą dešinėje.

EP nariai – už gyvybes keliuose gelbstintį skambutį

Įvykus rimtai avarijai, elektroninė pagalbos iškvietimo sistema pati surinktų Europos bendrąjį pagalbos telefono numerį 112 ir perduotų pagalbos tarnyboms informaciją apie transporto priemonės buvimo vietą. EP rezoliucijoje, kuriai pritarė didelė dauguma EP narių teigiama, kad ši sistema padėtų išsaugoti apie 2500 gyvybių per metus, o sužeidimų sunkumą sumažintų 10–15 proc.

EP nariai apgailestauja, kad savanoriškas šios sistemos diegimas ES valstybėse užsitęsė, todėl šiandien ji įrengta mažiau kaip 0,4 proc. visų automobilių. Parlamentas ragina Europos Komisiją pasiūlyti teisės aktą, kuris elektroninio pagalbos skambučio sistemą padarytų privalomą nuo 2015 m. Europarlamentarai pažymi, kad pagalbos iškvietimo paslauga turėtų būti nemokama.

EP patvirtino naujas tarptinklinio ryšio skambučių ir duomenų perdavimo kainų ribas

“Mobilijų prietaisų naudojimas užsienyje išlieka brangus. Vasaros atostogų metu mūsų piliečiai galės naudotis palankesniais tarifais. Parlamento kvietimas pigesnioms tarptinklinio ryšio ir ypač duomenų perdavimo paslaugoms buvo išgirstas”, teigė Angelika Niebler (Europos liaudies partija, Vokietija) trečiadienį plenarinėje sesijoje vykusiuose debatuose.

EP narių dėka suderėta, kad nuo šių metų liepos 1 d. duomenų perdavimas tarptinkliniu ryšiu galės kainuoti ne daugiau kaip 70 euro centų už perduotą megabaitą (be PVM). Nuo 2013 m. liepos 1 d. ši riba bus 45 euro centai už perduotą megabaitą, o nuo 2014 m. liepos 1 d. – 20 euro centų už perduotą megabaitą (be PVM). Šiuo metu operatoriams nėra taikomos įkainių už duomenų perdavimą ribos.

Kartu mažės ir šiuo metu galiojanti maksimali 35 euro centų už minutę (be PVM) riba, taikoma mobilijų telefonų skambučiams iš kitų ES šalių Nuo š. m. liepos 1 d. ši riba bus 29 euro centai už minutę, o nuo 2014 m. liepos 1 d. – 19 euro centų už minutę (be PVM). Trumposios žinutės bus taip pat pigesnės: nors šiuo metu taikoma maksimali 11 euro centų už žinutę riba, nuo š. m. liepos 1 d. ji bus 9 euro centai, o nuo 2014 m. liepos 1 d. – 6 euro centai (be PVM).

Nuo 2014 m. liepos 1 d. vartotojai turės galimybę pirkti vietines ir tarptinklines paslaugas atskirai, naudodamiesi skirtingų operatorių paslaugomis ir tuo pačiu metu išlaikydami tą patį telefono numerį. Vartotojai nebus apmokestinami dėl operatoriaus pakeitimo, o vietiniai operatoriai turės informuoti savo klientus apie tokią jų teisę.

Nuo šios liepos vartotojai, keliaujantys ne tik ES šalyse, bet ir už ES ribų gaus įspėjimo žinutę, kai jų mobiliojo telefono sąskaita artės prie 50 eurų bet tik tada, kai šalies, kurioje jie yra, tinklas suteikia tam tec ninę galimybę.

Naujasis reglamentas, kuriam pritarė 578 europarlamentarai, o nepritarė ir susilaikė po 10, bus patvirtintas ES Taryboje birželio mėn. ir bus tiesiogiai taikomas visose ES valstybėse nuo šių metų liepos 1 d. Europos Komisija iki 2016 m. birželio 30 d. turės peržiūrėti šių taisyklių įgyvendinimą.

Mažmeninių kainų ribos vartotojams be PVM (euro centais):

	Dabar	2012 07 01	2013 07 01	2014 07 01
Duomenys (už megabaitą)	Nėra	70 ec	45 ec	20 ec
Atlikti skambučiai (už minutę)	35 ec	29 ec	24 ec	19 ec
Priimti skambučiai (už minutę)	11 ec	8 ec	7 ec	5 ec
SMS (už žinutę)	11 ec	9 ec	8 ec	6 ec

Didmeninių kainų ribos (tarp operatorių be PVM (euro centais):

	Dabar	2012 07 01	2013 07 01	2014 07 01
Duomenys (už megabaitą)	50 ec	25 ec	15 ec	5 ec
Skambučiai (už minutę)	18 ec	14 ec	10 ec	5 ec
SMS (už žinutę)	4 ec	3 ec	2 ec	2 ec

EP siūlo mažinti lėktuvų keleivių bagažo apribojimus ir remti mažesnius oro uostus

EP nuomone, šalies ir regionų valdžios institucijos turėtų remti regioninius oro uostus, laikydamosi griežtai apibrėžtų ir skaidrių kriterijų Parlamentas ragina Europos Komisiją padidinti esamą 200 tūkst. keleivių per metus ribą, kurios neviršydamas oro uostas gali gauti valstybės pagalbą ir nepranešti apie tai Komisijai.

Europarlamentarų nuomone, daugelyje regioninių oro uostų esama neišnaudotų pajėgumų kuriuos būtų galima panaudoti mažinant spūstis ir apkrovas didžiuosiuose oro uostuose bei pastarųjų poveikį aplinkai. Todėl Parlamentas ragina užtikrinti gerą susisiekimą su regioniniais oro uostais, ypač traukiniais, taip pat integruoti šiuos oro uostus į Transeuropinius transporto tinklus (TEN-T).

Parlamentas reiškia susirūpinimą, kad kai kurios pigių skrydžių bendrovės keleiviams teikia prastesnės kokybės paslaugas, o darbuotojams - blogesnes darbo sąlygas. EP ragina Europos Komisiją užtikrinti, kad būtų tinkamai taikomi ES ir valstybių teisės aktai dėl darbuotojų socialinių ir darbo sąlygų

EP nariai taip pat susirūpinę dėl kai kurių skrydžių bendrovių reikalavimo turėti tik vieną rankinio bagažo vienetą ir mano, kad jis pažeidžia konkurencijos įstatymus. Parlamentas ragina valstybes bei aviacijos sektorių nustatyti rankinio bagažo apribojimų viršutines ribas, o oro uostų parduotuvėse įsigytas prekes visoje ES laikyti būtiniausiais daiktais ir jų neapmokestinti. Europarlamentarų nuomone, visi bagažo svorio ir dydžio patikrinimai turėtų būti atlikti iki keleiviui atvykstant prie išvykimo vartų EP taip pat ragina Europos Komisiją ištirti, ar kai kurios bendrovės netaiko pernelyg didelių mokesčių už registruojamą bagažą.

Parlamentas taip pat kviečia užtikrinti, kad skrydžių bendrovės visiems ES gyventojams sudarytų galimybę nemokamai atsiskaityti kredito arba debeto kortele ir netaikytų joms administravimo mokesčių perkant bilietą.

EP nariai išgirdo ekspertų vertinimus, kaip pagerinti oro uostų darbą

Prognozuojama, kad per ateinančius 20 metų oro eismas Europoje išaugs beveik dvigubai, o dvi dešimtys didžiausių ES oro uostų bus perkrauti. Dėl to gali vėluoti kone pusė keleivinių ir krovininių skrydžių

Ką daryti?

Vienas iš būdų padidinti pajėgumą – plėsti oro uostų infrastruktūrą. Tačiau šie darbai trunka labai ilgai ir brangiai kainuoja.

Todėl visų pirma EK siūlo reformuoti **laiko tarpsnių** paskirstymą perpildytuose oro uostuose. Laiko tarpsnis – tai konkrečią dieną turimas arba paskirtas reguliarus orlaivio atvykimo arba išvykimo oro uoste laikas.

„Mūsų judriausių oro uostų pajėgumas galėtų būti išnaudojamas geriau. Todėl, be kita ko, norime paskatinti laiko tarpsnių mobilumą antrinės prekybos pagalba. Tai padėtų užtikrinti, kad laiko tarpsnius gautų geriausiai juos išnaudojančios oro bendrovės“, – kalbėjo Komisijos atstovas Matt ew Baldwinas.

Oro eismo eksperto Simono Smit o iš „ Steer Davies Gleave “ nuomone, antrinės prekybos laiko tarpsniais tarp avialinijų legalizavimas duotų apčiuopiamų rezultatų judriausiuose oro uostuose ir palengvintų vežėjų pastangas patekti į rinką ar plėsti savo veiklą.

„Dabar konkurentams labai sunku patekti į perpildytus oro uostus. „RyanAir“ ir „EasyJet“ galėjo plėstis tik vengdamos labiausiai perkrautų oro uostų – teigė jis. Pasak S. Smit o, tuos pačius laiko tarpsnius metas iš meto gaunančios oro bendrovės nebūtinai yra tos, kurios juos naudoja veiksmingiausiai.

„Antrinė laiko tarpsnių rinka turėtų padaryti laiko planavimą lankstesnį, o tai neabejotinai pagerintų padėtį. Reikia aiškiai atskirti laiko tarpsnių koordinatorius nuo oro uostų valdymo organų ir kitų suinteresuotųjų šalių – kalbėjo EP nuomonės laiko tarpsnių klausimu rengėjas italas Giommaria Uggias (Liberalai ir demokratai).

Tačiau Europos oro linijų asociacijos generalinio sekretoriaus pavaduotojas At aras Husainas K anas nepritaria: „Laiko tarpsnių reglamentas nepadidins oro uostų pajėgumo. Pajėgumą galima padidinti tik plečiant infrastruktūrą.“

Geresnės paslaugos keleiviams

Taip pat siekiama sustiprinti konkurenciją antžeminių paslaugų (bagažo tvarkymo, orlaivių stovėjimo vietos, degalų papildymo, krovinių ir pašto) rinkoje.

Tikimasi, kad tai pagerins paslaugų kokybę ir veiksmingumą. EP nuomonę šiuo klausimu rengia lenkas Arturas Zasada (Europos liaudies partija).

Orlaivių keliamas triukšmas

Be to, siūloma patobulinti procedūras, kuriomis ES oro uostuose nustatomi su triukšmu susiję orlaivių naudojimo apribojimai, siekiant užtikrinti didesnį aiškumą ir skaidrumą. Šį klausimą Parlamente kuruoja austras Jörgas Leic tfriedas (Socialistai ir demokratai).

Europos aviacijos sektorius

- Daugiau nei 40 proc. visų skrydžių ES aptarnauja 20 iš 1 740 oro uostų
- Šaltinis: EK, „Eurocontrol“
- Europos aviacijos sektoriuje dirba apie 700 tūkst. žmonių

- ES oro uostais 2010 m. pasinaudojo beveik 800 mln. keleivių (3 kartus daugiau nei dešimtajame dešimtmetyje; trečdalis pasaulio rinkos)

EP nariai ragina sustiprinti oro transporto keleivių teises

„Nors ES teisės aktai pasistūmėjo šiek tiek į priekį gerindami oro keleivių teises, tačiau būtina padaryti daugiau, siekiant keleiviams užtikrinti sąžiningą sandorį ir platesnes teises“, – teigė EP pranešėjas Keit Taylor prieš balsavimą. „Ypatingų aplinkybių ir „atšaukimo“ sąvokų apibrėžtis turėtų būti patikslinta, pridūrė jis.

Informavimo paslaugų ir pagalbos pagerinimas

Rezoliucijoje pažymima, kad oro vežėjai turėtų būti įpareigoti užtikrinti, kad nenuvežti keleiviai kiekviename oro uoste galėtų kreiptis į kompetentingą kontaktinį darbuotoją, kuris keleiviams teiktų naudingą informaciją ir galėtų priimti sprendimus dėl alternatyvių kelionės galimybių

EP ragina Europos Komisiją parengti standartinę skundų formą, išverstą į visas ES kalbas, kuri būtų išdalinta keleiviams skrydžių sutrikimo atveju. Kartu pabrėžiama, kad oro linijų bankroto atveju nenuvežti keleiviai turi būti grąžinti nemokamai.

Reklamuojamos kelionės kainos turi atspindėti galutinę kainą

Rezoliucija ragina Europos Komisiją armonizuoti rankinio bagažo taisykles ir užkirsti kelią nesąžiningai komercinei praktikai, tokiai kaip neaiški kainodara ir neišvengiami internetu perkamų bilietų mokesčiai, vienašaliai skrydžių tvarkaraščio pakeitimai ir keleivių diskriminacija dėl kainos pagal jų gyvenamąją šalį. Be to, lėktuvų bilietuose turėtų būti nurodomas kelionės poveikis aplinkai.

Keleiviai turi būti suteikta teisė panaikinti ar pakeisti savo bilietų rezervaciją nemokamai per pirmąsias dvi valandas, teigiama rezoliucijoje. Jie taip pat turi būti informuojami apie keleivio duomenų įrašą (PNR), kurį apie juos turi oro vežėjas, ir apie tai, kam jų PNR duomenys naudojami ir su kuo jais dalijamasi.

EP nariai ragina, kad keleiviams su judėjimo negalia ir neįgaliesiems būtų palengvintos galimybės naudotis oro transporto paslaugomis. Galiausiai oro vežėjai raginami kiekviename lėktuve numatyti saugias vaikų kėdutės.

Rezoliucija priimta 509 EP nariams balsavus už, 20 – prieš, o 53 – susilaikius.

Oro eismas virš ES: faktai ir skaičiai

Europarlamentarai balandžio 19 d. pritarė susitarimui su JAV dėl oro keleiviųduomenų (PNR) perdavimo JungtiniųValstijųVidaus saugumo departamentui. Ta proga pristatome informacinę diagramą apie tai, kas vyksta Europos padangėje ir oro uostuose.

Europos Parlamentas pritarė susitarimui su JAV dėl lėktuvų keleivių duomenų perdavimo

Keleivio duomenų rašą sudaro 19 elementų tarp kurių – vardas ir pavardė, kelionės datos ir maršrutas, bilieto rūšis, vieta lėktuve, mokėjimo būdas bei kontaktiniai duomenys. Prieš skrydį į JAV oro vežėjai turės šiuos keleivių duomenis perduoti šios šalies Vidaus saugumo departamentui.

Nuo 2007 metų galiojančią laikiną sutartį pakeisiantis susitarimas nustato patobulintas duomenų perdavimo sąlygas, jų saugojimo terminą, panaudojimo tikslus ir apsaugos priemones. Keleivių duomenys galės būti naudojami tik terorizmo ir tarptautinių nusikaltimų prevencijai, nustatymui, tyrimui ir jų vykdytojų traukimui baudžiamojon atsakomybėn.

Po pirmų šešių mėnesių visą informacija keleivio pavardė bei jo kontaktiniai duomenys bus užkoduoti, o po penkerių metų duomenys bus perkelti į "neaktyvią duomenų bazę" ir joje bus saugomi iki 10 metų. Jautri informacija apie keleivio tautybę, religiją, fizinę ar protinę būklę ar seksualinę orientaciją galės būti naudojama tik ypatingomis aplinkybėmis, kai kyla pavojus žmogaus gyvybei.

ES piliečiai turės teisę pamatyti apie juos saugomus duomenis ir reikalauti juos pataisyti, taip pat reikalauti žalos atlyginimo, jei jų duomenys bus netinkamai panaudoti.

ES ir JAV susitarimui dėl keleivių duomenų rašų buvo pritarta 409 balsais už, 226 prieš ir 33 susilaikius. Nemažai EP narių balsavo prieš minėtą susitarimą abejodami, ar bus tinkamai užtikrinta europiečių duomenų apsauga. Anksčiau europarlamentarai atmetė siūlymą kreiptis dėl šio susitarimo į Europos Teisingumo Teismą.

ES šalių teisingumo ir vidaus reikalų ministrai turėtų galutinai patvirtinti šį susitarimą balandžio 26 d. Jis galios septynerius metus.

Europarlamentarai susirūpinę biometriniųpasų saugumu

Biometriniai pasai

Siekiant geriau apsaugoti asmens dokumentus nuo klastojimo, 2004 metais Europos Sąjungoje buvo įvesti biometriniai pasai. Jie turi elektroninę laikmeną su asmens biometrine informacija – veido atvaizdu ir pirštų atspaudais.

EP nariai nurodė trūkumus ir paprašė juos ištirti

2008 metais europarlamentarai įvardijo silpnąsias biometriniųpasų vietas ir paprašė per tris metus atlikti tyrimus šiose srityse:

- vaikų ir vyresnio amžiaus žmonių pirštų atspaudų patikimumas ir nauda;
- pasitikėjimo laipsnis biometrinių duomenų kaupimo procese;
- identifikavimo sistemų netobulumai ir paklaidos lygis skirtingose šalyse;
- patirties stoka;
- saugumo spragos pateikiant pasui gauti reikalingus dokumentus, renkant biometrinius duomenis ir sutapatinant juos sienų kontrolės postuose.

Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, EP nariai klausia Komisijos, ar jau esama reikalautų tyrimų rezultatų Jie taip pat nori sužinoti, ar EK ketina iš naujo įvertinti biometriniųpasų taisykles, atsižvelgdama į problemas, kurių esama keliose valstybėse narėse.

Problemos valstybėse narėse

Įtariama, kad iš 6,5 mln. biometriniųpasų esančių apyvartoje Prancūzijoje, nuo 500 tūkst. iki 1 mln. yra padirbti arba gauti remiantis melagingais dokumentais.

Tuo tarpu Rurmondo (Nyderlandai) vietinės valdžios tyrimo duomenimis, 21 proc. iš 448 atvejų paimtų pirštų atspaudų nebuvo galima patikrinti, taigi jie buvo nenaudingi.