

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0317/2005

27.10.2005

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad
inzake de rechten van luchtreizigers met beperkte mobiliteit
(COM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Robert Evans

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING.....	30
PROCEDURE	33

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de rechten van luchtreizigers met beperkte mobiliteit
(COM(2005)0047 – C6-0045/2005 – 2005/0007(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2005)0047)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0045/2005),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0317/2005),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Overweging 1

(1) De eengemaakte markt voor luchtdiensten moet voordelen opleveren voor de burgers in het algemeen. Mensen *wier* mobiliteit ***beperkt is ten gevolge*** van handicaps, ouderdom of een andere factor, moeten mogelijkheden krijgen om gebruik te maken van luchtvervoer die vergelijkbaar zijn met die van andere burgers;

(1) De eengemaakte markt voor luchtdiensten moet voordelen opleveren voor de burgers in het algemeen. ***Gehandicapten en mensen met beperkte mobiliteit als gevolg*** van handicaps, ouderdom of een andere factor, moeten mogelijkheden krijgen om gebruik te maken van luchtvervoer die vergelijkbaar zijn met die van andere burgers. ***Gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit hebben hetzelfde recht als alle andere burgers op vrij verkeer, keuzevrijheid en non-discriminatie. Dit geldt zowel voor het luchtvervoer als voor***

¹ PB C .../Nog niet in het PB gepubliceerd.

andere terreinen des levens;

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer. "Mensen wier mobiliteit beperkt is tengevolge van handicaps..." is paternalistisch taalgebruik, hetgeen eerder slaat op een probleem bij de persoon dan op de ontoegankelijkheid van de dienst of de infrastructuur. De term "mensen met beperkte mobiliteit" is misleidend omdat hieronder niet expliciet personen vallen die o.a. blind, slechtziend, doof of hardhorend zijn of personen met een verstandelijke handicap. Deze personen ondervinden niet noodzakelijkerwijs een beperkte "mobiliteit" bij het reizen, maar hebben te maken met beperkte communicatie, oriëntatie of onafhankelijkheid.

Amendement 2

Overweging 2

(2) Het vervoer van mensen met beperkte mobiliteit mag daarom niet worden geweigerd op grond van hun beperkte mobiliteit, behalve om wettelijk vastgelegde veiligheidsredenen;

(2) Het vervoer van **gehandicapten en** mensen met beperkte mobiliteit mag daarom niet worden geweigerd op grond van hun **handicap of** beperkte mobiliteit, behalve om wettelijk vastgelegde veiligheidsredenen; **het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart moet ten volle worden geraadpleegd over de tenuitvoerlegging van de Europese wetgeving en normen op dit terrein.**

Amendement 3

Overweging 4

(4) Om te garanderen dat mensen met beperkte mobiliteit dezelfde kansen op luchtvervoer genieten als andere burgers, moeten zij in luchthavens en aan boord van vliegtuigen bijstand krijgen die beantwoordt aan hun bijzondere behoeften; om sociale uitsluiting te vermijden, moet deze bijstand gratis worden verleend;

(4) Om te garanderen dat **gehandicapten en** mensen met beperkte mobiliteit dezelfde kansen op luchtvervoer genieten als andere burgers, moeten zij in luchthavens en aan boord van vliegtuigen **van het nodige personeel en met de nodige hulpmiddelen** bijstand krijgen die beantwoordt aan hun bijzondere behoeften; om sociale uitsluiting te vermijden, moet deze bijstand gratis worden verleend;

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 4
Overweging 5

(5) De bijstand die verleend wordt in luchthavens op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, moet personen met beperkte mobiliteit onder meer in staat stellen zich van het punt van aankomst bij de luchthaven naar het vliegtuig te begeven en van het vliegtuig naar het punt van waar zij de luchthaven verlaten, inclusief in- en uitstappen. De bijstand moet zodanig zijn georganiseerd dat zich geen onderbrekingen en vertragingen voordoen; in de hele Gemeenschap moeten dezelfde hoge normen worden aangehouden en moet optimaal gebruik worden gemaakt van de beschikbare middelen, ongeacht de luchthaven of luchtvervoerder die daarbij betrokken is;

(5) De bijstand die verleend wordt in luchthavens op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, moet **gehandicapten en** personen met beperkte mobiliteit onder meer in staat stellen zich van het punt van aankomst bij de luchthaven naar het vliegtuig te begeven en van het vliegtuig naar het punt van waar zij de luchthaven verlaten, inclusief in- en uitstappen. **Deze punten moeten tenminste worden aangegeven bij de hoofdingangen van de terminals, bij de incheckbalies, op trein-, sneltram-, metro- en busstations, bij taxistandplaatsen en andere afzetspunten, en op de parkings van het vliegveld.** De bijstand moet zodanig zijn georganiseerd dat zich geen onderbrekingen en vertragingen voordoen; in de hele Gemeenschap moeten dezelfde hoge normen worden aangehouden en moet optimaal gebruik worden gemaakt van de beschikbare middelen, ongeacht de luchthaven of luchtvervoerder die daarbij betrokken is;

Amendement 5
Overweging 6

(6) Om deze doelstellingen te bereiken, **moet de** bijstand in luchthavens **door** een centraal orgaan **worden verleend**. Aangezien de beheersorganen van luchthavens een centrale rol spelen bij het verlenen van diensten in hun luchthaven, moet deze verantwoordelijkheid aan hen worden toevertrouwd;

(6) Om deze doelstellingen te bereiken, **dient de garantie van** bijstand **van hoge kwaliteit** in luchthavens **te vallen onder de verantwoordelijkheid van** een centraal orgaan. Aangezien de beheersorganen van luchthavens een centrale rol spelen bij het verlenen van diensten in hun luchthaven, moet deze **algehele** verantwoordelijkheid aan hen worden toevertrouwd;

Motivering

Het centraal orgaan moet de dienstverlening kunnen uitbesteden.

Amendement 6
Overweging 7

(7) De bijstand moet zodanig worden gefinancierd dat de kosten evenredig worden gespreid over alle passagiers die gebruik maken van de luchthaven en dat stimulansen om het vervoer van passagiers met beperkte mobiliteit te weigeren, worden vermeden. De bijstand kan op de meest efficiënte wijze worden gefinancierd door aan elke luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van een luchthaven een heffing op te leggen die in verhouding staat tot het aantal passagier *dat* door die maatschappij van en naar de luchthaven in kwestie *wordt* vervoerd;

(7) De bijstand moet zodanig worden gefinancierd dat de kosten evenredig worden gespreid over alle passagiers die gebruik maken van de luchthaven en dat stimulansen om het vervoer van ***gehandicapte passagiers en*** passagiers met beperkte mobiliteit te weigeren, worden vermeden. De bijstand kan op de meest efficiënte wijze worden gefinancierd door aan elke luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van een luchthaven een heffing op te leggen die in verhouding staat tot het aantal passagiers *dat* door die maatschappij van en naar de luchthaven in kwestie *wordt* vervoerd. ***Indien de luchtvaartmaatschappij de dienst zelf verleent, moet daarmee rekening worden gehouden.***

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 7
Overweging 8

(8) Om mensen met beperkte mobiliteit effectieve kansen op luchtvervoer te bieden, moeten luchtvervoerders verplicht worden om bepaalde vormen van bijstand aan boord van vliegtuigen te verlenen;

(8) Om ***gehandicapten en*** mensen met beperkte mobiliteit effectieve kansen op luchtvervoer te bieden, moeten luchtvervoerders verplicht worden om bepaalde vormen van bijstand aan boord van vliegtuigen te verlenen. ***Het verlenen van bijstand aan gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit in noodgevallen moet gewaarborgd zijn;***

Motivering

Het spreekt vanzelf dat in noodgevallen bijstand beschikbaar moet zijn voor gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit.

Amendement 8
Overweging 8 bis (nieuw)

(8 bis) Alle luchthavens en luchtvervoerders hebben de ondubbelzinnige plicht ervoor te zorgen dat luchthavens en vliegtuigen worden gepland, ontworpen, gebouwd en gerenoveerd in overleg met organisaties die gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen en op een wijze die aansluit bij hun behoeften wat betreft de toegang.

Motivering

Passend overleg is nodig om te zorgen voor een succesvol ontwerp.

Amendement 9

Overweging 8 ter (nieuw)

(8 ter) Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995¹ betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en het vrije verkeer van die gegevens moet strikt worden uitgevoerd, om de privacy van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te waarborgen en om ervoor te zorgen dat de gevraagde informatie alleen dient om de in deze verordening uitgestippelde bijstandsverplichtingen te vervullen en niet ten nadele van de passagiers die van de dienst in kwestie gebruikmaken, wordt aangewend.

¹ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

Motivering

Richtlijn 95/46/EG moet uitdrukkelijk worden vermeld om inbreuk op de privacy van personen met een handicap of met beperkte mobiliteit die met het vliegtuig reizen, te vermijden en om te garanderen dat op de juiste manier met hun gegevens wordt omgegaan.

Amendement 10

Overweging 8 quater (nieuw)

(8 quater) Alle informatie voor

luchtreizigers moet worden verstrekt in alternatieve formaten die toegankelijk zijn voor gehandicapte passagiers en passagiers met beperkte mobiliteit.

Motivering

Informatie moet voor alle passagiers toegankelijk zijn.

Amendement 11

Overweging 11

(11) De lidstaten moeten ervoor zorgen en erop toezien dat deze verordening wordt nageleefd en moeten een passende instantie voor de uitvoering van die handhavingstaken aanwijzen. Dit toezicht mag geen afbreuk doen aan het recht van personen met beperkte mobiliteit om overeenkomstig het nationale procesrecht langs juridische weg schadevergoeding te eisen bij een rechtbank.

(11) De lidstaten moeten ervoor zorgen en erop toezien dat deze verordening wordt nageleefd en moeten een passende instantie voor de uitvoering van die handhavingstaken aanwijzen. Dit toezicht mag geen afbreuk doen aan het recht van ***gehandicapten en*** personen met beperkte mobiliteit om overeenkomstig het nationale procesrecht langs juridische weg schadevergoeding te eisen bij een rechtbank.

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 12

Artikel 1, lid 1

1. In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de bescherming van en bijstand aan luchtreizigers met beperkte mobiliteit.

1. In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de bescherming van en bijstand aan ***gehandicapten en*** luchtreizigers met beperkte mobiliteit.

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 13

Artikel 1, lid 2

2. De bepalingen van deze verordening zijn van toepassing op luchtreizigers met beperkte mobiliteit die vertrekken van,

2. De bepalingen van deze verordening zijn van toepassing op ***gehandicapten en*** luchtreizigers met beperkte mobiliteit die

aankomen op of op doorreis zijn via een luchthaven die gevestigd is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is.

vertrekken van, aankomen op of op doorreis zijn via een luchthaven die gevestigd is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is.

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 14 Artikel 2, lid 1, letter (a)

a) "persoon met beperkte mobiliteit": een persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische) handicap, een verstandelijke handicap, leeftijd, ziekte of enige andere oorzaak die een handicap oplevert, en wiens situatie vereist dat hij **bijzondere** aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hem worden aangepast;

a) "**gehandicapte en** persoon met beperkte mobiliteit": een persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische) handicap, een verstandelijke handicap, leeftijd, ziekte of enige andere oorzaak die een handicap oplevert, en wiens situatie vereist dat hij **passende** aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hem worden aangepast;

Motivering

De term "persoon met beperkte mobiliteit" is misleidend omdat hieronder niet expliciet personen vallen die o.a. blind, slechtziend, doof of hardhorend zijn of personen met een verstandelijke handicap. Deze personen ondervinden niet noodzakelijkerwijs een beperkte "mobiliteit" bij het reizen, maar hebben te maken met beperkte communicatie, oriëntatie of onafhankelijkheid.

Amendement 15 Artikel 2, lid 1, letter (i bis) (nieuw)

(i bis) "luchthaven": een terrein dat speciaal is aangepast voor het landen, starten en manoeuvreren van vliegtuigen, met inbegrip van hulpinstallaties die deze operaties met zich mee kunnen brengen ten behoeve van het luchtverkeer en de afhandeling van de vliegtuigen, met inbegrip van installaties voor bijstand aan commerciële luchtdiensten;

Motivering

Voor de doeleinden van deze verordening moet de term "luchthaven" worden gedefinieerd.

Amendement 16 Artikel 2, letter i bis) (nieuw)

i bis) "parking van de luchthaven": een als zodanig door het beheersorgaan van de luchthaven aangewezen parking op het luchthaventerrein of onder gezag van het beheersorgaan van de luchthaven;

Motivering

Omwille van de transparantie, het gemak en de proportionaliteit moet het beheersorgaan van de luchthaven één speciale parking voor passagiers met beperkte mobiliteit toewijzen.

Amendement 17 Artikel 3, lid 1

1. Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag een boeking voor een vlucht die vertrekt van een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, niet weigeren om redenen van beperkte mobiliteit.

1. Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag een boeking voor een vlucht die vertrekt van een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, niet weigeren ***wegens een handicap of*** om redenen van beperkte mobiliteit.
Dezelfde eis is van toepassing op reisoperators wanneer de vlucht van een pakketreis deel uitmaakt.

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

De vlucht is slechts één deel van een pakketreis. Als andere elementen van het pakket een risico voor de gezondheid en veiligheid van personen met beperkte mobiliteit vormen, moet de reisfirma nog altijd het recht hebben een boeking te weigeren.

Amendement 18 Artikel 3, lid 2, inleidende formule

2. Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag niet weigeren een persoon met beperkte mobiliteit die

2. Een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator mag niet weigeren een ***gehandicapte of een*** persoon met beperkte

vertrekt van een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, te laten instappen

mobiliteit die vertrekt van een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, te laten instappen

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 19 Artikel 4, lid 1

1. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 3 mag een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator weigeren de boeking van een persoon met beperkte mobiliteit te aanvaarden ***of deze persoon te laten instappen of eisen dat deze persoon tijdens zijn reis wordt begeleid door een andere persoon wanneer dit noodzakelijk is om aan de bij wet vastgelegde veiligheidseisen te kunnen voldoen of wanneer de grootte van het luchtvaartuig of de gerechtvaardigde afwezigheid van cabinepersoneel het vervoer van personen met beperkte mobiliteit, inclusief het in- en uitstappen, onmogelijk maken.***

1. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 3 mag een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator ***alleen*** weigeren de boeking van een ***gehandicapte of*** persoon met beperkte mobiliteit te aanvaarden of ***een dergelijke*** persoon te laten instappen of eisen dat ***een dergelijke*** persoon tijdens zijn reis wordt begeleid door een andere persoon:

(a) wanneer dit noodzakelijk is om ***te voldoen*** aan de veiligheidseisen ***die in internationaal, communautair of nationaal verband zijn vastgesteld of om te voldoen aan de veiligheidseisen die zijn vastgesteld door de autoriteit die de luchtvervoerdersvergunning aan de desbetreffende luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven; of***

(b) wanneer de grootte van het luchtvaartuig of ***van zijn deuren het instappen of vervoeren van de gehandicapte of persoon met beperkte mobiliteit fysiek onmogelijk maakt.***

In geval van weigering vanwege de grootte van het vliegtuig of de gerechtvaardigde afwezigheid van cabinepersoneel moeten aan de persoon in kwestie alternatieven worden

aangeboden.

Als de luchtvervoerder, diens agent of een reisfirma de aanwezigheid van een begeleidende persoon eist, reist deze laatste op kosten van de eisende partij.

Motivering

- *Willekeurig en discriminerend handelen moet worden vermeden.*
- *De betrokken persoon mag geen enkel nadeel ondervinden.*
- *Er mag echter geen misbruik worden gemaakt van de mogelijkheid om begeleidende personen gratis te laten meereizen: er zijn gevallen bekend waarbij VIP's beweerden dat ze iemand waren die bijstand nodig had.*

Amendement 20

Artikel 4, lid 2

2. Als een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator gebruik maakt van de in punt 1 toegestane afwijkingen, moet hij binnen vijf werkdagen na het weigeren van de boeking, de instapweigering of het opleggen van de begeleidingsvoorwaarde de betrokken personen met beperkte mobiliteit schriftelijk in kennis stellen van de redenen daarvoor.

2. Als een luchtvaartmaatschappij, een agent van een luchtvaartmaatschappij of een touroperator gebruik maakt van de in punt 1 toegestane afwijkingen, moet hij binnen vijf werkdagen na het weigeren van de boeking, de instapweigering of het opleggen van de begeleidingsvoorwaarde de **gehandicapte of** betrokken personen met beperkte mobiliteit schriftelijk in kennis stellen van de redenen daarvoor. **Betrokkene dient volledige vergoeding van de kosten te krijgen of de gelegenheid om zonder extra kosten om te boeken op een andere vlucht waar aan alle veiligheidseisen kan worden voldaan.**

Motivering

Een gehandicapte passagier of een passagier met beperkte mobiliteit mag niet financieel worden gestraft wanneer een luchtvaartmaatschappij niet in staat is de passagier te laten instappen.

Amendement 21

Artikel 4, lid 3

3. Een luchtvaartmaatschappij of een agent van een luchtvaartmaatschappij moet **op verzoek onmiddellijk** de veiligheidsregels **openbaar** maken die van toepassing zijn op het vervoer van personen met beperkte

3. Een luchtvaartmaatschappij of een agent van een luchtvaartmaatschappij moet de veiligheidsregels die van toepassing zijn op het vervoer van **gehandicapten en** personen met beperkte mobiliteit alsook de

mobiliteit alsook de beperkingen op het vervoer van deze personen of van mobiliteitshulpmiddelen ten gevolge van de grootte van het luchtvaartuig of de afwezigheid van cabinepersoneel. In het geval van vluchten die deel uitmaken van pakketreizen, vakantiepakketten en rondreis pakketten die door een touroperator worden georganiseerd, verkocht of te koop aangeboden, moet deze touroperator, **wanneer hij daarom wordt verzocht, onmiddellijk** de toepasselijke veiligheidsregels en beperkingen bekend maken.

beperkingen op het vervoer van deze personen of van mobiliteitshulpmiddelen ten gevolge van de grootte van het luchtvaartuig of de afwezigheid van cabinepersoneel **in toegankelijke formaten aan het publiek ter beschikking stellen**. In het geval van vluchten die deel uitmaken van pakketreizen, vakantiepakketten en rondreis pakketten die door een touroperator worden georganiseerd, verkocht of te koop aangeboden, moet deze touroperator de toepasselijke veiligheidsregels en beperkingen bekend maken.

Motivering

Het is voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit van cruciaal belang dat zij gemakkelijk kunnen uitvinden - in een formaat dat voor iedereen toegankelijk is, met de nodige zekerheid en vooraf - of zij al dan niet kunnen reizen. Daarom moeten deze regels aan alle betrokkenen in een toegankelijk formaat bekend worden gemaakt, en niet alleen op verzoek. Er moet voor worden gezorgd dat deze regels in volledig toegankelijk formaat kunnen worden gedownload.

Amendement 22 Artikel 5, lid 1

1. ***Bij het vertrek van een persoon met beperkte mobiliteit van een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, moet*** het beheersorgaan van de luchthaven de in bijlage I vermelde bijstand verlenen op zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen, op voorwaarde dat de persoon minstens 24 uur vóór de aangekondigde vertrektijd van de vlucht aan de betrokken luchtvervoerder of touroperator heeft gemeld dat hij behoefte heeft aan bijzondere bijstand.

1. ***Wanneer een gehandicapte of*** persoon met beperkte mobiliteit ***op*** een luchthaven ***aankomt om vandaar per vliegtuig verder te reizen, is*** het beheersorgaan van de luchthaven ***verantwoordelijk voor het*** verlenen ***van*** de in bijlage I vermelde bijstand op zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen, op voorwaarde dat de persoon minstens **48** uur vóór de aangekondigde vertrektijd van de vlucht aan de betrokken luchtvervoerder of touroperator heeft gemeld dat hij behoefte heeft aan bijzondere bijstand. ***Deze melding geldt ook voor de terugvlucht, als de heen- en terugvlucht bij dezelfde luchtvaartmaatschappij werden geboekt.***

Amendement 23 Artikel 5, lid 3, inleidende formule

3. De bepalingen van ***de leden 1 en 2*** zijn van toepassing voorzover:

3. De bepalingen van ***lid 1*** zijn van toepassing voorzover:

Amendement 24
Artikel 5, lid 4

4. Als een persoon met beperkte mobiliteit op doorreis is via een luchthaven of door de luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, wordt omgeboekt naar een andere vlucht, **moet** het beheersorgaan **alle redelijke inspanningen leveren om** de in bijlage I vermelde bijstand **te verlenen** op zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen.

4. Als een **gehandicapte of** persoon met beperkte mobiliteit op doorreis is via een luchthaven of door de luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, **gedwongen** wordt omgeboekt naar een andere vlucht, **is** het beheersorgaan **of het door dat orgaan aangewezen agentschap er verantwoordelijk voor dat** de in bijlage I vermelde bijstand **wordt gewaarborgd** op zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen, **behalve in geval van overmacht**.

Motivering

Indien een passagier 24 uur van tevoren heeft gemeld dat hij bijstand nodig heeft, moeten alle luchthavens van vertrek en doorreis bijstand verlenen op zodanige wijze dat de persoon in staat is de vlucht waarvoor hij een boeking heeft, te halen.

Amendement 25
Artikel 5, lid 5

5. Wanneer een persoon met beperkte mobiliteit landt op een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, moet het beheersorgaan van de luchthaven de in bijlage I vermelde bijstand verlenen op zodanige wijze dat de persoon in staat is zich te begeven naar het punt van waar hij de luchthaven zal verlaten, overeenkomstig artikel 6, lid 4.

5. Wanneer een **gehandicapte of** persoon met beperkte mobiliteit landt op een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, moet het beheersorgaan van de luchthaven de in bijlage I vermelde bijstand verlenen op zodanige wijze dat de persoon in staat is zich te begeven naar het punt van waar hij de luchthaven zal verlaten, overeenkomstig artikel 6, lid 4.

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 26
Artikel 5, lid 5 bis (nieuw)

5 bis. De verleende bijstand is aangepast aan de specifieke behoeften van de individuele passagier.

Motivering

Het is van cruciaal belang voor de waardigheid en onafhankelijkheid van elke passagier om alleen bijstand te ontvangen die aansluit bij zijn of haar bijzondere behoeften. De passagier beslist welke bijstand hij of zij nodig heeft.

Amendement 27
Artikel 5, lid 5 ter (nieuw)

5 ter. Onmiddellijk na het vertrek van een vlucht, met inbegrip van een vertraagde of vervangende vlucht, brengt de exploiterende luchtvaartmaatschappij het beheersorgaan van de luchthaven van bestemming, voorzover deze gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, op de hoogte van het aantal gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit op die vlucht die de in bijlage I vermelde bijstand nodig hebben en van de aard van die bijstand.

Motivering

Noodzakelijk ter verduidelijking.

Amendement 28
Artikel 6, lid 1

1. Het beheersorgaan van een luchthaven ***verleent*** de in bijlage I vermelde bijstand gratis aan personen met beperkte mobiliteit. ***Het beheersorgaan mag de bijstand zelf verlenen of uitbesteden aan derden.***

1. Het beheersorgaan van een luchthaven ***is er verantwoordelijk voor dat*** de in bijlage I vermelde bijstand gratis aan ***gehandicapten en*** personen met beperkte mobiliteit ***wordt verleend.***

In overleg met het gebruikerscomité benoemt het beheersorgaan een of meer dienstverleners. Als geen overeenstemming wordt bereikt, mag het beheersorgaan de bijstand zelf verlenen. Zoniet, kan het beheersorgaan, met behoud van zijn verantwoordelijkheid, voor de verlening van de bijstand een contract sluiten met een of meer andere partijen, met inachtneming van de kwaliteitsnormen als vermeld in artikel 7, lid 1.

Het beheersorgaan kan een dergelijk contract of dergelijke contracten sluiten op

eigen initiatief of op verzoek, ook van de luchtvaartmaatschappij, na raadpleging van de luchthavengebruikers via het comité van luchthavengebruikers, voorzover dit bestaat, en met inachtneming van de op de luchthaven in kwestie aanwezige diensten.

Motivering

Deze formulering stelt het beheersorgaan en de luchthavengebruikers in staat oplossingen te zoeken die op een specifieke luchthaven zijn toegespitst. Er moet echter worden gegarandeerd dat het verantwoordelijke beheersorgaan in staat is zijn wettelijke verplichtingen na te komen indien er geen overeenstemming wordt bereikt.

Amendement 29 Artikel 6, lid 2

2. Het beheersorgaan van een luchthaven **dat bijstand verleent overeenkomstig lid 1** mag met het oog op de financiering van deze bijstand een heffing opleggen aan de luchtvervoerders die gebruik maken van de luchthaven.

2. Het beheersorgaan van een luchthaven dat bijstand verleent, mag met het oog op de financiering van deze bijstand **en op niet-discriminatoire basis** een **specifieke** heffing opleggen aan de luchtvervoerders die gebruik maken van de luchthaven.

Amendement 30 Artikel 6, lid 3

3. **De in lid 2 vermelde** heffing moet kostengerelateerd en transparant zijn en worden vastgesteld na overleg met het comité van luchthavengebruikers van de luchthaven, voorzover dit bestaat. De heffing wordt gespreid over de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven, in verhouding tot het aantal passagiers **dat** door elke luchtvaartmaatschappij van en naar die luchthaven **wordt** vervoerd.

3. **Deze specifieke** heffing moet **redelijk**, kostengerelateerd en transparant zijn en worden vastgesteld **door het beheersorgaan van de luchthaven in** overleg met **de luchthavengebruikers via** het comité van luchthavengebruikers van de luchthaven, voorzover dit bestaat, **of enige andere passende instantie**. De heffing wordt gespreid over de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven, in verhouding tot het **totale** aantal passagiers **dat** door elke luchtvaartmaatschappij van en naar die luchthaven **wordt** vervoerd.

Motivering

Het is van belang duidelijk te maken dat de kosten van de dienstverlening worden gespreid in verhouding tot het totale aantal vervoerde passagiers.

Amendement 31
Artikel 6, lid 4

4. Na overleg met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voorzover dit bestaat, en met **de** organisaties die passagiers met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, duidt het beheersorgaan van de luchthaven punten van vertrek en aankomst aan in de luchthavengebouwen en daarbuiten; op deze punten kunnen personen met beperkte mobiliteit gemakkelijk melden dat zij op de luchthaven zijn aangekomen en om bijstand verzoeken. Het beheersorgaan moet **ten minste** bij de ingangen van de luchthavengebouwen, aan de incheckbalies, in de metro- en busstations, aan de taxistandplaatsen en op de parkings **die zich het dichtst bij de luchthavengebouwen bevinden**, dergelijke punten aanduiden.

4. Na overleg met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voorzover dit bestaat, en met **nationale overkoepelende** organisaties die **gehandicapte passagiers en** passagiers met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, duidt het beheersorgaan van de luchthaven, **rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden**, punten van vertrek en aankomst aan in de luchthavengebouwen en daarbuiten; op deze punten kunnen **gehandicapten en** personen met beperkte mobiliteit gemakkelijk melden dat zij op de luchthaven zijn aangekomen en om bijstand verzoeken. Het beheersorgaan moet bij de ingangen van de luchthavengebouwen, aan de incheckbalies, in de **trein-, metro-, sneltram-** en busstations, aan de taxistandplaatsen en **andere uitstappunten alsook** op de parkings **van de luchthaven die door het beheersorgaan van de luchthaven aangewezen zijn voor personen met beperkte mobiliteit en die als dusdanig gemarkeerd zijn**, dergelijke punten aanduiden. **Deze punten van aankomst dienen te beschikken over basisinformatie over de luchthaven in toegankelijke formaat.**

Motivering

Er zijn veel plaatsen op een luchthaven waar een persoon kan aankomen. Informatie over de luchthaven in toegankelijk formaat zal veel gehandicapten helpen om gemakkelijker en onafhankelijker hun weg te vinden. Deze bepaling is van groot belang om alle passagiers de mogelijkheid te geven om op voet van gelijkheid te reizen.

Amendement 32
Artikel 7, lid 1

1. **Na overleg met de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers, voorzover dit bestaat, en met de organisaties die passagiers met beperkte mobiliteit**

1. Het beheersorgaan **van de luchthaven** zal, **rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden**, kwaliteitsnormen voor de in bijlage I vermelde bijstand vaststellen. **Bij het organiseren van de**

vertegenwoordigen, zal het beheersorgaan kwaliteitsnormen voor de in bijlage I vermelde bijstand vaststellen **en bepalen** welke middelen nodig zijn om deze normen na te leven, behalve voor luchthavens met een jaarlijks verkeer van minder dan twee miljoen passagiersbewegingen. Bij het vaststellen van deze normen wordt ten volle rekening gehouden met internationaal erkende beleidsstrategieën en gedragscodes om het vervoer van mensen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken. Het beheersorgaan van een luchthaven moet de kwaliteitsnormen bekendmaken.

dienst moeten luchthavens en luchtvaartmaatschappijen rekening houden met de Gedragscode voor grondafhandeling van personen met beperkte mobiliteit van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (zoals beschreven ECAC, doc. 30, deel I). **Het beheersorgaan** bepaalt welke middelen nodig zijn om deze **kwaliteitsnormen** na te leven, **in samenspraak met** de luchthavengebruikers, via het comité van luchthavengebruikers en de organisaties die **gehandicapte passagiers en** passagiers met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen. Bij het vaststellen van deze normen wordt ten volle rekening gehouden met internationaal erkende beleidsstrategieën en gedragscodes om het vervoer van **gehandicapten en** mensen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken. Het beheersorgaan van een luchthaven moet de kwaliteitsnormen bekendmaken.

Motivering

Kwaliteitsnormen dragen bij aan een betrouwbaar en hoog niveau van bijstandverlening aan passagiers met een handicap. De normen moeten echter worden aangepast aan de situatie van de Europese luchthavens op basis van hun omvang of het aantal passagiers.

Amendement 33

Artikel 8

Een luchtvervoerder moet de in bijlage II vermelde bijstand gratis verlenen aan personen met beperkte mobiliteit die vertrekken van of op doorreis zijn via een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, voorzover de personen in kwestie aan voor de voorwaarden van artikel 5, lid 3, voldoen.

Een luchtvervoerder moet de in bijlage II vermelde bijstand gratis verlenen aan **gehandicapten of** personen met beperkte mobiliteit die vertrekken van of op doorreis zijn via een luchthaven waarop deze verordening van toepassing is, voorzover de personen in kwestie aan voor de voorwaarden van artikel 5, lid 3, voldoen.

Motivering

Er moet expliciet worden gesteld dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit het recht hebben op vrij verkeer en non-discriminatie in het luchtvervoer.

Amendement 34

Artikel 9, lid 1

1. Een luchtvervoerder of touroperator neemt alle maatregelen die nodig zijn om op alle verkooppunten waarover hij beschikt op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, inclusief verkooppunten via telefoon en internet, kennisgevingen van behoefte aan bijstand van mensen met beperkte mobiliteit te ontvangen.

1. Een luchtvervoerder of touroperator neemt alle maatregelen die nodig zijn om op alle verkooppunten waarover hij beschikt op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, inclusief verkooppunten via telefoon en internet, kennisgevingen van behoefte aan bijstand van **gehandicapten en** mensen met beperkte mobiliteit te ontvangen.

Luchtvaartmaatschappijen en aangesloten touroperators zorgen voor volledig toegankelijke sites op het internet om te boeken, d.w.z. conform de richtlijnen inzake het initiatief "toegankelijkheid van het web" (WAI).

Motivering

Als de behoefte aan bijstand van tevoren moet worden gemeld, moet het voor gehandicapten ook mogelijk zijn hun behoefte aan bijstand tijdens het boeken te melden. Dit geldt met name wanneer via internet wordt geboekt. Websites van luchtvaartmaatschappijen waar men kan boeken zijn zelden zodanig ontworpen dat zij toegankelijk zijn voor gehandicapten die geen gedrukte tekst kunnen lezen. Deze personen kunnen derhalve niet profiteren van verlaagde tarieven die voor anderen wel beschikbaar zijn en zij worden derhalve gediscrimineerd.

Amendement 35

Artikel 9, lid 2

2. Als een luchtvervoerder **of touroperator** een kennisgeving van behoefte aan bijstand ontvangt, deelt hij deze kennisgeving onmiddellijk mee:

- aan de beheersorganen van de luchthavens van vertrek, doorreis en aankomst, en

- aan de exploiterende luchtvaartmaatschappij, als de boeking niet bij deze maatschappij heeft plaatsgevonden.

2. Als een luchtvervoerder een kennisgeving van behoefte aan bijstand ontvangt, deelt hij deze kennisgeving onmiddellijk (**maar uiterlijk 20 uur voor het aangekondigde tijdstip van vertrek voor de vlucht**) mee:

- aan de beheersorganen van de luchthavens van vertrek, doorreis en aankomst, **of waar van toepassing aan de derden waarmee de beheersorganen een contract hebben afgesloten en waarvan kennis is gegeven, wanneer deze op het grondgebied van een lidstaat liggen**, en

- aan de exploiterende luchtvaartmaatschappij, als de boeking niet bij deze maatschappij heeft plaatsgevonden.

Als een touroperator in kennis is gesteld

van een behoefte aan bijstand, moet deze kennisgeving onverwijld naar de desbetreffende luchtvaartmaatschappij en luchthaven(s) worden doorgestuurd. De bevoegde organen op de luchthaven(s) en de luchtvaartmaatschappij bevestigen de ontvangst van de kennisgeving.

Motivering

Luchtvaartmaatschappijen en touroperators moeten verzoeken om bijstand naar het beheersorgaan van de luchthavens van vertrek, bestemming en doorreis doorsturen. Dit is de enige manier om het vlotte verloop van de bijstandsverlening te garanderen. Een snelle kennisgeving aan de luchthavens van doorreis en bestemming is ook nodig; een periode van 20 dagen zou hiervoor moeten volstaan.

Om een efficiënt verloop te verzekeren, moet de kennisgeving rechtstreeks worden doorgestuurd naar de onderaannemer waarmee het beheersorgaan ter zake een contract heeft afgesloten.

Amendement 36 Artikel 9, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. Er moet een systeem worden ontworpen om te zorgen voor het traceren van kennisgevingen van behoefte aan bijstand en voor een bevestigingscode om prima facie bewijs te leveren van elke kennisgeving van behoefte aan bijstand.

Motivering

Als de overdracht van informatie faalt, loopt de gehandicapte passagier het risico dat bij aankomst op de luchthaven de gevraagde bijstand niet wordt verleend. In een dergelijke situatie, waarin een passagier stelt de behoefte aan bijstand te hebben gemeld, is het waarschijnlijk dat noch de bijstandverlener noch de luchtvaartmaatschappij de verantwoordelijkheid voor de miscommunicatie op zich zal nemen. De passagier moet hiertegen worden beschermd. Als het systeem faalt, moet de passagier worden beschermd en in staat worden gesteld het bewijs te leveren dat hij of zij van tevoren via overeengekomen methoden om bijstand heeft verzocht.

Amendement 37 Artikel 9, lid 2 ter (nieuw)

2 ter. Bindende overeenkomsten inzake het niveau van de dienstverlening tussen luchtvaartmaatschappijen en dienstverleners moeten ervoor zorgen dat dienstverleners kennisgevingen voor bijstand aan luchtvaartmaatschappijen en

passagiers kunnen traceren.

Motivering

Diensten voor personen met beperkte mobiliteit moeten volledig in de dienstenketen geïntegreerd zijn. Vooral in grote doorreisluchthavens, met veel passagiers op doorreis en complexe bedrijfsprocedures, zijn bindende overeenkomsten inzake het niveau van de dienstverlening nodig om de efficiëntie en betrouwbaarheid van de verleende diensten te garanderen.

Amendement 38

Artikel 9, lid 3

3. Onmiddellijk na het vertrek van een vlucht brengt de exploiterende luchtvaartmaatschappij het beheersorgaan van de luchthaven van bestemming, voorzover deze gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, op de hoogte van het aantal personen met beperkte mobiliteit die de in bijlage I vermelde bijstand nodig hebben en van de aard van die bijstand. ***schrappen***

Amendement 39

Artikel 9, lid 3 bis (nieuw)

3 bis. Als de luchtvaartmaatschappij of touroperator verzuimt het beheersorgaan of de beheersorganen in kwestie in kennis te stellen overeenkomstig artikel 9, lid 2, of dit niet op tijd doet, is hij tegenover een passagier met beperkte mobiliteit aansprakelijk wanneer hij of zij de vlucht niet kan nemen of een latere vlucht moet nemen.

Motivering

De aansprakelijkheidskwestie komt in het voorstel van de Commissie niet duidelijk uit de verf. Om een hoge kwaliteit van bijstand aan passagiers met beperkte mobiliteit te verzekeren, is er een dringende behoefte aan regels die de aansprakelijkheid van verantwoordelijke partijen vaststellen.

Amendement 40

Artikel 9, lid 3 ter (nieuw)

3 ter. Wanneer de luchtvaartmaatschappij

of touroperator kennis geeft van:

- een verkeerde ophaaltijd of -plaats, of

- een verkeerd aantal gehandicapte passagiers of passagiers met beperkte mobiliteit die bijstand nodig hebben,

en wanneer bijgevolg de vereiste bijstand niet kan worden verleend door het beheersorgaan of zijn onderaannemer in de betekenis van artikel 6, lid 1, niettegenstaande het feit dat er voldoende personeel en hulpmiddelen ter beschikking zijn gesteld, is de luchtvaartmaatschappij of touroperator verplicht de aldus ontstane kosten terug te betalen.

Motivering

De aansprakelijkheidskwestie komt in het voorstel van de Commissie niet duidelijk uit de verf. Om een hoge kwaliteit van bijstand aan passagiers met beperkte mobiliteit te verzekeren, is er een dringende behoefte aan regels die de aansprakelijkheid van de verantwoordelijke partijen vaststellen.

Amendement 41
Artikel 9 bis (nieuw)

Artikel 9 bis

Opleiding van personeel

Luchtvaartmaatschappijen en beheersorganen van luchthavens dragen er zorg voor dat:

- al hun personeelsleden en die van hun onderaannemers die rechtstreekse bijstand verlenen aan gehandicapten en mensen met beperkte mobiliteit, weten hoe zij aan de behoeften van mensen met uiteenlopende handicaps of mobiliteitsproblemen kunnen voldoen;

- al hun personeelsleden die op de luchthaven werken en die rechtstreeks te maken hebben met de reizigers, een opleiding krijgen over gelijkheid van gehandicapten en over bewustzijn van gehandicapten.

- alle nieuwe personeelsleden bij hun indiensttreding een cursus over het gehandicaptenvraagstuk volgen en dat personeelsleden waar nodig bijscholing ontvangen.

Amendement 42
Artikel 9 ter (nieuw)

Artikel 9 ter

Schade op doorreis

In gevallen waarin rolstoelen en andere mobiliteits- en hulpmiddelen op doorreis worden beschadigd, ontvangt de passagier aan wie deze middelen toebehoren een schadevergoeding.

Motivering

Sommige luchtvaartmaatschappijen vragen de passagiers een clausule inzake beperking van de aansprakelijkheid te ondertekenen zodat zij niet verantwoordelijk zijn. Dit is onaanvaardbaar.

Amendement 43
Artikel 11, lid 1

1. Elke lidstaat wijst een orgaan aan dat verantwoordelijk is voor de handhaving van deze verordening met betrekking tot vluchten die vertrekken van of aankomen op luchthavens die op het grondgebied van die lidstaat zijn gevestigd. Dit orgaan neemt alle maatregelen die nodig zijn om te garanderen dat de rechten van personen met beperkte mobiliteit in acht worden genomen en dat de in artikel 7, lid 1, vermelde kwaliteitsnormen worden nageleefd. De lidstaten delen aan de Commissie mee welk orgaan hiervoor is aangewezen.

1. Elke lidstaat wijst een orgaan aan dat verantwoordelijk is voor de handhaving van deze verordening met betrekking tot vluchten die vertrekken van of aankomen op luchthavens die op het grondgebied van die lidstaat zijn gevestigd. Dit orgaan neemt alle maatregelen die nodig zijn om te garanderen dat de rechten van **gehandicapten en** personen met beperkte mobiliteit in acht worden genomen en dat de in artikel 7, lid 1, vermelde kwaliteitsnormen worden nageleefd, **en om te garanderen dat de heffing krachtens artikel 6, lid 2 kostengerelateerd en transparant is. Het aangewezen orgaan zal ook optreden als bemiddelaar tussen de beheersorganen van de luchthavens en luchtvervoerders in kwesties betreffende de verantwoordelijkheid voor de dienstverlening.** De lidstaten delen aan de Commissie mee welk orgaan hiervoor is

aangewezen.

Motivering

Het aangewezen orgaan dat verantwoordelijk is voor de handhaving van deze verordening moet ook verantwoordelijk zijn voor het onderzoek van de transparantie en kostengerelateerdheid van de door de luchthaven opgelegde heffingen.

Praktisch gezien zullen de verschillende normen in verschillende luchthavens in één land het nationale handhavingsorganen zeer moeilijk maken om toezicht te houden op de naleving. De handhaving zal garanderen dat er heffingprincipes en kwaliteitsnormen worden ontworpen om aan de behoeften van passagiers en luchtvaartmaatschappijen tegemoet te komen.

Het is ook belangrijk te garanderen dat het aangewezen orgaan kan bemiddelen in mogelijke conflicten over de verantwoordelijkheid voor de dienstverlening die tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens kunnen ontstaan.

Amendement 44

Artikel 11, lid 2

2. Klachten over vermeende overtredingen van deze verordening kunnen worden gericht aan de in *lid 1* bedoelde organen of aan alle andere bevoegde instanties die door een lidstaat zijn aangewezen. De lidstaten nemen maatregelen om mensen met beperkte mobiliteit te informeren over hun rechten uit hoofde van deze verordening en over de mogelijkheid om een klacht in te dienen bij het aangewezen orgaan.

2. Klachten over vermeende overtredingen van deze verordening kunnen worden gericht aan de in *lid* enkele bedoelde organen. De lidstaten nemen maatregelen om **gehandicapten en** mensen met beperkte mobiliteit te informeren over hun rechten uit hoofde van deze verordening en over de mogelijkheid om een klacht in te dienen bij het aangewezen orgaan.

Motivering

De mogelijkheid om zich tot verschillende organen te richten kan leiden tot verwarring voor de gehandicapte passagiers die een klacht willen indienen. Sommige luchtvaartmaatschappijen vragen de passagiers een clausule inzake beperking van de aansprakelijkheid te ondertekenen zodat zij niet verantwoordelijk zijn. Dit is onaanvaardbaar.

Amendement 45

Artikel 13

De Commissie moet uiterlijk op 1 januari 2010 aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over de werking en de resultaten van deze verordening. Het verslag moet waar nodig vergezeld gaan van wetgevingsvoorstellen

De Commissie moet uiterlijk op 1 januari 2010 aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over de werking en de resultaten van deze verordening. Het verslag moet waar nodig vergezeld gaan van wetgevingsvoorstellen

om de bepalingen van de verordening gedetailleerder ten uitvoer te leggen of te herzien.

om de bepalingen van de verordening gedetailleerder ten uitvoer te leggen of te herzien.

De Commissie stelt ook een communautaire gedragscode op op basis van de aanbevelingen die in de Gedragscode voor grondafhandeling van personen met beperkte mobiliteit (ECAC, doc. 30, deel I) zijn opgenomen, en de lidstaten streven naar tenuitvoerlegging daarvan.

Motivering

De EU heeft al een breed opgezette code in de vorm van document 30, deel I van ECAC (European Civil Aviation Authority) over de verwezenlijking van vervoer van personen met beperkte mobiliteit. Deze aanbeveling is gebaseerd op een breed opgezette overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, overheden van lidstaten en gehandicaptengroepen. In plaats van nog een andere code op te stellen, zou de EU-verordening op doc. 30, deel I van ECAC gebaseerd moeten zijn.

Amendement 46 Bijlage I

Bijstand door beheersorganen van luchthavens

Bijstand en regelingen die nodig zijn om personen met beperkte mobiliteit in staat te stellen om:

- mee te delen dat zij bij de luchthaven zijn aangekomen en bijstand te vragen bij de in **artikel 5, lid 6**, aangeduide punten binnen en buiten de luchthavengebouwen;
- zich van een aangeduid punt naar de incheckbalie te begeven;
- bagage in te checken en te registreren;
- zich van de incheckbalie naar het vliegtuig te begeven, inclusief het vervullen van de emigratie-, douane- en veiligheidsverplichtingen;
- aan boord te gaan van het vliegtuig; hiervoor moeten liften en rolstoelen ter beschikking worden gesteld en andere benodigde bijstand worden verleend;
- zich van de deur van het vliegtuig naar hun

Bijstand onder verantwoordelijkheid van de beheersorganen van luchthavens

Bijstand en regelingen die nodig zijn om personen met beperkte mobiliteit in staat te stellen om:

- mee te delen dat zij bij de luchthaven zijn aangekomen en bijstand te vragen bij de in **artikel 6, lid 4**, aangeduide punten binnen en buiten de luchthavengebouwen;
- zich van een aangeduid punt naar de incheckbalie te begeven;
- bagage in te checken en te registreren;
- zich van de incheckbalie naar het vliegtuig te begeven, inclusief het vervullen van de emigratie-, douane- en veiligheidsverplichtingen;
- aan boord te gaan van het vliegtuig; hiervoor moeten **waar nodig** liften en rolstoelen ter beschikking worden gesteld en andere benodigde bijstand worden verleend;
- zich van de deur van het vliegtuig naar hun

stoel te begeven;

- hun **bagage** in het vliegtuig op te bergen en weer bij zich te nemen;

- zich van hun stoel naar de deur van het vliegtuig te begeven;

- uit het vliegtuig te stappen; hiervoor moeten liften, rolstoelen of andere voorzieningen ter beschikking worden gesteld;

- zich van het vliegtuig naar de bagagehal te begeven en hun bagage op te halen, inclusief het vervullen van de emigratie- en douaneverplichtingen;

- zich van de bagagehal naar een aangeduid punt te begeven;

- aansluitende vluchten te halen wanneer zij op doorreis zijn; hiervoor moet zowel in het vliegtuig als aan land en binnen en tussen de terminals bijstand worden verleend.

Grondafhandeling van mobiliteitshulpmiddelen, inclusief elektrische rolstoelen (mits dit minstens **vierentwintig** uur van tevoren wordt meegedeeld en het vliegtuig hiervoor voldoende ruimte biedt).

Tijdelijke vervanging van verloren of beschadigde mobiliteitshulpmiddelen.

Grondafhandeling van officiële geleidehonden.

Mededeling van informatie die nodig is om een vlucht te kunnen nemen, in een

stoel te begeven;

- hun **handbagage** in het vliegtuig op te bergen en weer bij zich te nemen;

- zich van hun stoel naar de deur van het vliegtuig te begeven;

- uit het vliegtuig te stappen; hiervoor moeten **waar nodig** liften, rolstoelen of andere voorzieningen ter beschikking worden gesteld;

- zich van het vliegtuig naar de bagagehal te begeven en hun bagage op te halen, inclusief het vervullen van de emigratie- en douaneverplichtingen;

- zich van de bagagehal naar een aangeduid punt te begeven;

- aansluitende vluchten te halen wanneer zij op doorreis zijn; hiervoor moet zowel in het vliegtuig als aan land en binnen en tussen de terminals bijstand worden verleend.

- indien nodig naar de toiletten te gaan.

Indien een persoon met beperkte mobiliteit wordt bijgestaan door een begeleidende persoon, moet deze persoon op verzoek de benodigde bijstand mogen verlenen op de luchthaven en bij het in en uit het vliegtuig stappen.

Grondafhandeling van **alle benodigde** mobiliteitshulpmiddelen, inclusief **apparatuur zoals** elektrische rolstoelen (mits dit minstens **48** uur van tevoren wordt meegedeeld en het vliegtuig hiervoor voldoende ruimte biedt **en mits overeenkomstig de wetgeving betreffende gevaarlijke goederen**).

Tijdelijke vervanging van verloren of beschadigde mobiliteitshulpmiddelen, **zij het niet noodzakelijkerwijze op like-for-like basis**.

Grondafhandeling van **officieel erkende** geleidehonden.

Mededeling van informatie die nodig is om een vlucht te kunnen nemen, in een

toegankelijk formaat.

toegankelijk formaat.

Amendement 47
Bijlage II

Bijstand door luchtvervoerders

Vervoer van officiële geleidehonden in de passagiersruimte op vluchten van minder dan vijf uur, voorzover de nationale regelgeving dit toestaat.

Vervoer van *één mobiliteitshulpmiddel* per *passagier* met beperkte mobiliteit, inclusief elektrische rolstoelen (mits dit minstens *vierentwintig* uur van tevoren wordt meegedeeld en het vliegtuig hiervoor voldoende ruimte biedt).

Mededeling van vluchtinformatie in een toegankelijk formaat.

Op verzoek: stoelopstelling die tegemoet komt aan de behoeften van mensen met beperkte mobiliteit, voorzover de veiligheidseisen dit toestaan.

Bijstand door luchtvervoerders

Vervoer van *officieel erkende* geleidehonden in de passagiersruimte op vluchten van minder dan vijf uur, voorzover de nationale regelgeving dit toestaat.

Afgezien van medische apparatuur vervoer van *maximaal twee mobiliteitshulpmiddelen* per *persoon* met beperkte mobiliteit, inclusief elektrische rolstoelen (mits dit minstens *48* uur van tevoren wordt meegedeeld en het vliegtuig hiervoor voldoende ruimte biedt *en mits overeenkomstig de wetgeving betreffende gevaarlijke goederen*).

Mededeling van *wezenlijke* vluchtinformatie in een toegankelijk formaat.

Op verzoek: *alle redelijke pogingen om te komen tot een* stoelopstelling die tegemoet komt aan de behoeften van *gehandicapten of* mensen met beperkte mobiliteit, voorzover de veiligheidseisen *en de mogelijkheden* dit toestaan.

Bijstand indien nodig naar de toiletten te gaan.

Indien een persoon met beperkte mobiliteit wordt bijgestaan door een begeleidende persoon, tracht de luchtvaartmaatschappij zoveel mogelijk deze persoon een stoel te geven naast de persoon met beperkte mobiliteit.

TOELICHTING

Inleiding

Binnen de luchtvaartindustrie en daarbuiten bestaat algemene overeenstemming dat personen met beperkte mobiliteit dezelfde doeltreffende toegang tot het luchtvervoer moeten hebben als iedere andere burger. Bovendien bestaat consensus dat de toegang geen extra kosten voor personen met beperkte mobiliteit met zich mee mag brengen.

De groei van het luchtvervoer en de toenemende betekenis ervan voor zaken en vrije tijd, gecombineerd met een beperkt aantal incidenten die soms tot juridische procedures hebben geleid, waren voor de Commissie aanleiding voor een brede raadpleging over bijstand op luchthavens aan personen met beperkte mobiliteit. De vraag is hoe deze bijstand het best kan worden gewaarborgd overeenkomstig de gemeenschappelijk overeengekomen normen die nodig zijn voor de handhaving van gelijke concurrentievoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavens op dit terrein.

Het onderhavige voorstel voor een verordening van de Commissie verbiedt luchtvervoerders en touroperators om het vervoer van personen met beperkte mobiliteit te weigeren om redenen van beperkte mobiliteit, behalve om naar behoren gemotiveerde veiligheidsredenen. Het geeft personen met beperkte mobiliteit het recht op bijstand op luchthavens, bij vertrek, aankomst en op doorreis en het stelt de beheersorganen van de luchthavens verantwoordelijk voor het gratis verlenen van deze bijstand. Ter financiering hiervan biedt het de beheersorganen de mogelijkheid belasting te heffen op luchtvervoerders. Luchtvaartmaatschappijen blijven verantwoordelijk voor de bijstand aan boord van het vliegtuig.

Er zij op gewezen dat de bepalingen gelden voor personen met beperkte mobiliteit en niet alleen voor gehandicapten. Ouderen zullen derhalve in sommige omstandigheden recht hebben op de door de verordening vereiste bijstand.

Over het algemeen is de rapporteur verheugd over het voorstel voor een verordening. Hij aanvaardt de beginselen die eraan ten grondslag liggen, maar is van mening dat het voorstel op een aantal punten moet worden gewijzigd. De door hem voorgestelde amendementen vloeien voort uit intensieve contacten met vertegenwoordigers van luchthavens, luchtvervoerders en gehandicapten.

Belangrijkste punten

De vraag waar het om draait is wie verantwoordelijk is voor het verlenen van de dienst die personen met beperkte mobiliteit toegang geeft tot de vluchten. In sommige gevallen verlenen de luchtvaartmaatschappijen momenteel deze dienst aan hun passagiers en men is van mening dat zij de eerstverantwoordelijken moeten zijn. Anderzijds leidt dit tot een overlapping van werkzaamheden en investeringen wanneer meer dan één luchtvaartmaatschappij vanaf een bepaalde luchthaven opereert. Een alternatieve benadering is de luchthavens verantwoordelijk te stellen voor de dienstverlening vanaf het punt van aankomst op de luchthaven tot het instappen. Dit leidt echter tot vragen over eerlijke financiering en de positie van de luchtvaartmaatschappijen die al bijstand verlenen aan passagiers met beperkte mobiliteit.

Als wordt aanvaard dat luchthavens de eerste dienstverleners zijn, hoe moet dit dan worden gefinancierd? Zoals boven gesteld, wordt niet voorgesteld personen met beperkte mobiliteit belasting te laten betalen. Evenals bij andere vormen van dienstverlening het geval is, lijkt het passend dat luchthavens de luchtvaartmaatschappijen belasten met het verlenen van deze dienst aan hun passagiers. De Commissie geeft de voorkeur aan deze mogelijkheid en stelt voor dat de heffing wordt gebaseerd op het totale aantal passagiers dat elke luchtvaartmaatschappij van en naar een bepaalde luchthaven vervoert. De door de luchtvaartmaatschappij te betalen belasting dient in verhouding te staan tot het aantal vervoerde passagiers en niet tot het aantal vervoerde passagiers met beperkte mobiliteit. Prijsstelling en andere factoren brengen met zich mee dat het profiel van de clientèle van elke luchtvaartmaatschappij verschilt en sommige luchtvaartmaatschappijen met bijvoorbeeld meer oudere passagiers hebben meer passagiers met beperkte mobiliteit. Een heffingsregeling waarbij de kosten worden verdeeld op basis van het aantal werkelijk door de luchtvaartmaatschappijen vervoerde passagiers met beperkte mobiliteit zou echter leiden tot ontmoedigende maatregelen om dergelijke passagiers te vervoeren en derhalve in strijd zijn met de centrale doelstelling van de voorgestelde wetgeving.

Een kwestie die hiermee verband houdt is de vraag of luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid moeten krijgen van een "opt-out" voor de door luchthavens verleende diensten. De hoge kwaliteit van de huidige dienstverlening van veel luchtvaartmaatschappijen aan personen met beperkte mobiliteit moet weliswaar worden erkend, maar de "opt-out"-mogelijkheid zou inbreuk maken op het beginsel van geïntegreerde dienstverlening en zou deze diensten op een aantal luchthavens economisch onhaalbaar maken.

De rapporteur erkent dat belangrijke dienstverleners op hun hub-luchthavens en terminals al diensten van goede kwaliteit bieden aan passagiers met beperkte mobiliteit en hij stelt voor dat wanneer luchthavens deze dienstverlening aanbesteden, de betrokken luchtvaartmaatschappijen moeten worden toegelaten tot de aanbestedingsprocedure.

Versterking van het voorstel

Artikel 4 van het voorstel voor een verordening stelt de luchtvaartmaatschappijen in staat te weigeren een persoon met beperkte mobiliteit te laten instappen ten einde te voldoen aan de toepasselijke veiligheidsvoorschriften. Om misbruik van deze bepaling te voorkomen, moeten deze vereisten op Europees niveau worden vastgesteld door luchtvaartmaatschappijen en organisaties die gehandicapten en passagiers met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen. De desbetreffende voorschriften moeten in toegankelijk formaat openbaar worden gemaakt. De verantwoordelijkheden van de beheersorganen van de luchthavens dienen expliciet en bindend te zijn, maar terzelfder tijd moet het voor deze organen mogelijk zijn deze verantwoordelijkheden via een contractuele overeenkomst te delegeren aan een orgaan dat gespecialiseerd is in of ervaring heeft met het verlenen van bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Op een aantal luchthavens en terminals vallen hieronder ook luchtvaartmaatschappijen. Een en ander dient te geschieden in overleg met de comités van luchthavengebruikers. Personeel van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens moeten een opleiding krijgen in bewustwording omtrent gehandicapten. Boeken via internet dient te worden gestructureerd om ervoor te zorgen dat personen met beperkte mobiliteit hun behoefte aan bijstand van tevoren kunnen melden.

In dit verband dienen blinden de mogelijkheid te krijgen om formulieren te downloaden om deze van tevoren met behulp van braille in te vullen. Veel blinde mensen kunnen deze formulieren tijdens de vlucht niet invullen.

De rapporteur is van mening dat er geen noodzaak bestaat om kleinere luchthavens met minder dan 2 miljoen passagiers per jaar van het toepassingsgebied van deze verordening uit te sluiten. Waarom zouden passagiers die naar en van verder weg gelegen gebieden vliegen of die gebruikmaken van luchthavens met goedkope luchtvaartmaatschappijen niet van de bepalingen van de verordening profiteren?

Via andere amendementen worden definities aangescherpt. Het is van belang duidelijk te zijn en daarom wordt de term "personen met beperkte mobiliteit" vervangen door "gehandicapten en passagiers met beperkte mobiliteit". Laatstgenoemde term impliceert expliciet personen die blind, slechtziend, doof of hardhorend zijn en personen met een verstandelijke handicap die niet noodzakelijkerwijs een beperkte "mobiliteit" ondervinden bij het reizen, maar te maken hebben met beperkte communicatie, oriëntatie of onafhankelijkheid.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande dient de rapporteur een beperkt aantal amendementen in waarin de grondbeginselen van het voorstel voor een verordening worden aanvaard, maar waarin een pragmatische mogelijkheid wordt geboden voor de keuze van de dienstverlener wanneer grote luchtvaartmaatschappijen in hun belangrijkste exploitatiecentra reeds beschikken over het nodige personeel, de nodige ervaring en de nodige uitrusting.

Er mogen echter geen amendementen worden aangenomen die ertoe strekken het effect van een geïntegreerde dienstverlening ter vergemakkelijking van de toegang tot het luchtvervoer van gehandicapten en passagiers met beperkte mobiliteit teniet te doen en die voor hen extra kosten met zich meebrengen.

PROCEDURE

Titel	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de rechten van luchtreizigers met beperkte mobiliteit		
Document- en procedurenummers	COM(2005)0047 – C6 0045/2005 – 2005/0007(COD)		
Juridische rechtsgrondslag	Art. 251, lid 2 en 80, lid 2 EG		
Rechtsgrondslag Reglement	Art. 51		
Datum indiening bij EP	17.2.2005		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 12.4.2005		
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	LIBE 12.4.2005		
Geen advies Datum besluit	LIBE 30.3.2005		
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking			
Rapporteur(s) Datum benoeming	Robert Evans 5.4.2005		
Vervangen rapporteur(s)			
Vereenvoudigde procedure – datum besluit			
Betwisting rechtsgrondslag Datum JURI-advies			
Wijziging financiële voorzieningen Datum BUDG-advies			
Raadpleging Europees Economisch en Sociaal Comité – datum EP-besluit			
Raadpleging Comité van de regio's – datum EP-besluit			
Behandeling in de commissie	13.6.2005	30.8.2005	10.10.2005
Datum goedkeuring	11.10.2005		
Uitslag eindstemming	voor:	32	
	tegen:	3	
	onthoudingen:	11	
Bij de eindstemming aanwezige leden	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 Nattrass, 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 Zile		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinová, Hannu Takkula		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)			

Datum indiening - A6-	27.10.2005	A6-0137/2005
Opmerkingen (slechts in één taal beschikbaar)		