

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspólnych zasad odszkodowania i pomocy dla pasażerów ruchu lotniczego (program koczący)

COM(2013) 130 final – 2013/0072 COD

(2013/C 327/20)

Sprawozdawca: **Milena ANGEŁOWA**Współsprawozdawca: **Raymond HENCKS**

Parlament Europejski, w dniu 16 kwietnia 2013 r., oraz Rada Unii Europejskiej, w dniu 16 lipca 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wspólnych zasad odszkodowania i pomocy dla pasażerów ruchu lotniczego (program koczący)

COM(2013) 130 final.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 20 czerwca 2013 r.

Na 491. sesji plenarnej w dniach 10–11 lipca 2013 r. (posiedzenie z 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 136 do 6 – 7 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że obecny wniosek daje dodatkową pewność prawną zarówno pasażerom, jak i przewoźnikom dzięki bardziej precyzyjnej definicji odnośnych pojęć wykorzystywanych w rozporządzeniu, co odzwierciedla zasady leżące u podstaw orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i stwarza solidne ramy prawne. Komitet ubolewa jednak, że wniosek Komisji nie przewiduje wysokiego poziomu ochrony konsumentów.

1.2 EKES zasadniczo zgadza się na środki, które przewoźnicy muszą podjąć w różnych sytuacjach, by wypłacić pasażerom odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia, zmiany planu podróży czy terminu podróży, oraz zwiększyć ich ogólną wygodę w sytuacji opóźnionego lub spóźnionego się na lot łączony. W szczególności jednak Komitet wyraża sprzeciw wobec odszkodowania przewidzianego w wypadku opóźnienia, dużego opóźnienia lotów i opóźnienia lotów krótkodystansowych, w których to kwestiach wniosek różni się z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości w tej dziedzinie.

1.3 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że wniosek sporządzono po przeprowadzeniu dogłębnej oceny skutków. Przypomina zarazem, że skuteczne i sprawne wdrożenie pakietu legislacyjnego SES II+ jest ważnym narzędziem, które powinno umożliwić obniżenie kosztów przewoźników lotniczych.

1.4 EKES odrzuca propozycję Komisji dotyczącą podniesienia progu czasowego, po przekroczeniu którego opóźnienie daje pasażerowi prawo do odszkodowania, ponieważ nie jest zgodna z trzema kolejnymi orzeczeniami Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

1.5 EKES rozumie powody znacznego podniesienia progu czasowego w odniesieniu do odszkodowania za opóźnienie

w rejsach dalekodystansowych, niemniej nalega, by Komisja kontynuowała wysiłki prowadzące do znalezienia elementów zachęt dla przewoźników lotniczych, by faktycznie podejmowali działania dużo poniżej tych progów. Powyższe progi czasowe opóźnienia powinny zostać skrócone w przypadku osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, by uwzględnić dodatkowe koszty, które osoby te ponoszą przy dużych opóźnieniach.

1.6 EKES pozytywnie odnosi się do wprowadzenia konkretnego terminu i do tego, że jeśli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie zmienić planu podróży pasażera z wykorzystaniem świadczonych przez siebie usług, musi wziąć pod uwagę usługi innych przewoźników lub inne rodzaje transportu. Niemniej zdaniem Komitetu okres dwunastu godzin, który ma upłynąć, zanim będzie można skorzystać z innych usług lub przewoźników, jest zbyt długi. Ponadto pasażerowie powinni mieć prawo do odmowy podróży innym środkiem transportu (np. autokarem, pociągiem czy statkiem). EKES ponownie proponuje, by z myślą o pokryciu dodatkowych kosztów wynikających z możliwie najszybszego skierowania pasażerów do innego przewoźnika, utworzyć fundusz „współodpowiedzialności” przeznaczony na koszty repatriacji lub zmiany planu podróży pasażerów z wykorzystaniem innych przewoźników.

1.7 Jeśli chodzi o definicję pojęcia „nadzwyczajne okoliczności”, zdaniem EKES-u należy jasno stwierdzić, że opóźnienia, zmianę rozkładu lub odwołanie lotu można uznać za zaistniałe w okolicznościach nadzwyczajnych jedynie w przypadku, gdy okoliczności te:

1) ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego;

- 2) nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie;
- 3) nie można było ich uniknąć, nawet jeżeli podjęte zostały rozsądne środki.

Wobec tego trzeba będzie w każdym przypadku indywidualnie rozpatrzyć, czy nadzwyczajne okoliczności, na które się powołano, faktycznie spełniają te trzy warunki, co niekoniecznie będzie miało miejsce w odniesieniu do niektórych okoliczności wymienionych w załączniku 1 do wniosku dotyczącego rozporządzenia (np. zagrożenie zdrowia i bezpieczeństwa, warunki pogodowe bądź spory zbiorowe).

1.8 EKES wzywa Komisję do opracowania rozporządzenia o charakterze neutralnym w odniesieniu do innych rodzajów transportu, aby nie naruszać zasady równości traktowania ani też nie tworzyć preferencji szkodzących innym rodzajom transportu.

2. Wprowadzenie

2.1 Od kilku lat poprawa jakości transportu lotniczego w Europie zajmuje ważne miejsce w harmonogramie prac Komisji Europejskiej. Zgodność z coraz bardziej rygorystycznymi przepisami wspólnotowymi dotyczącymi bezpieczeństwa w jednolitej przestrzeni powietrznej, efektywności i wpływu lotnictwa na środowisko⁽¹⁾ doprowadziła do ulepszenia usług lotniczych i umocniła prawa przysługujące osobom podróżującym drogą lotniczą. EKES opracował już opinie dotyczące wszystkich odnośnych tekstów⁽²⁾ i zachęcił Komisję do dalszych wysiłków w tym kierunku, przy czym zrozumiałe jest, że trzeba przeprowadzić jeszcze wiele prac w tym obszarze.

2.2 W związku z tym, że podróże lotnicze nie są już luksusem, ale koniecznością wynikającą z potrzeb biznesu oraz z prawa obywateli europejskich do korzystania z oczywistej swobody przemieszczania się, EKES uważa, że należy jeszcze zgłębić trzy kolejne obszary działań, by zagwarantować zarówno prawa pasażerskie, jak i zapewnić przewoźnikom lotniczym solidne środowisko prawne i biznesowe, które pozwoli im prowadzić uwieńczoną sukcesem działalność na tym bardzo konkurencyjnym rynku. Obszary, które wymagają ulepszenia ram prawnych i bardziej efektywnego stosowania istniejących przepisów obejmują przepisy dotyczące odszkodowań i opiekę nad pasażerami lotniczymi.

3. Streszczenie wniosku Komisji

3.1 Wniosek wprowadza zmiany do obecnego aktu prawnego – rozporządzenia nr 261/2004, wynikające z szeregu powodów, a mianowicie:

- przewoźnicy lotniczy często odmawiają pasażerom praw, które im się należą w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, dużego opóźnienia lub odwołania lotów oraz nieprawidłowej obsługi bagażu;

- Komisja zauważyła w 2011 r., że szara strefa i luki w obecnych przepisach prowadzą do tego, że przepisy te nie są jednolicie stosowane we wszystkich państwach członkowskich i przez różnych przewoźników lotniczych;
- w orzecznictwie sądowym Trybunał Sprawiedliwości UE od dawna odgrywa istotną rolę np. w ustalaniu, co stanowi „nadzwyczajne okoliczności” i jakie prawa do odszkodowań przysługują w przypadku dużych opóźnień.

3.2 Głównym celem wniosku jest zagwarantowanie podstawowych praw pasażerom odbywającym podróże lotnicze – przede wszystkim prawo do informacji, zwrotu kosztów, zmiany planu podróży, pomocy w trakcie oczekiwania na podróż oraz – pod pewnymi warunkami – odszkodowania⁽³⁾, z uwzględnieniem konsekwencji finansowych dla sektora transportu lotniczego, a także zapewnienie, aby przewoźnicy lotniczy działali w zharmonizowanych warunkach na zliberalizowanym rynku.

3.3 Wniosek odnosi się do trzech głównych obszarów nadal wymagających, zdaniem Komisji, środków, które przyczyniłyby się do poprawy stosowania rozporządzenia, takich jak np. skuteczna harmonizacja egzekwowania praw przysługujących w UE, ułatwienie faktycznego korzystania z nich oraz zwiększenie w społeczeństwie świadomości ich istnienia. Odpowiada on zaleceniu wystosowanemu przez PE dotyczącemu „większej pewności prawna, bardziej precyzyjnej wykładni oraz jednolitego stosowania tych rozporządzeń w całej UE”⁽⁴⁾.

3.4 Reforma legislacyjna w odniesieniu do rozporządzenia nr 261/2004, którą zaproponowała Komisja Europejska, przewiduje więc:

- włączenie zasad orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości;
- określenie zasięgu i uściślenie znaczenia pojęcia „nadzwyczajne okoliczności”, w jakich przewoźnik lotniczy jest zwolniony z wypłacenia odszkodowania w przypadku odwołania, dużego opóźnienia lub spóźnienia w locie łączonym;
- określenie praw pasażerów w przypadku spóźnienia na połączenie w wyniku opóźnienia lub zmiany godziny poprzedniego lotu;
- ustanowienie jednolitego pułapu opóźnienia, po przekroczeniu którego pasażer ma prawo do napojów i posiłków;
- uwzględnienie innych aspektów, takich jak informacje dla pasażerów, prawo do poprawienia błędów w pisowni, mających zagwarantować pasażerom wysoki poziom ochrony i informacji, a jednocześnie uznać prawo przewoźnika lotniczego do ubiegania się o odszkodowanie od stron trzecich, kiedy ponoszą one odpowiedzialność za jakiegokolwiek zakłócenia.

⁽¹⁾ COM(2012) 573 final.

⁽²⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 125–130, Dz.U. C 376 z 22.12.2011, s. 38–43, Dz.U. C 198 z 10.7.2013, s. 9–13.

⁽³⁾ COM(2011) 174 final.

⁽⁴⁾ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie funkcjonowania i stosowania nabytych praw osób podróżujących drogą lotniczą (2011/2150(INI)).

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES wyraża ubolewanie, że wniosek nie uwzględnia ogółu orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i odchodzi od niego w jednym z najważniejszych z punktu widzenia praw pasażerów aspektów. Uznaje jednak, że w dziedzinach, w których Komisja uwzględniła orzecznictwo Trybunału, wniosek ulepsza obecne rozporządzenie.

4.2 EKES wyraża zadowolenie z faktu, że obecny wniosek zdaje się korygować większość niedostatków, które branża ta i pasażerowie⁽⁵⁾ wskazali w poprzedniej wersji; jednocześnie uściślono w nim pewne definicje.

4.2.1 Wartość dodana, jaką wniosek wnosi dla branży w porównaniu z obecnymi przepisami, przejawia się w następujących elementach:

- ogranicza on odpowiedzialność za zapewnienie opieki w przypadku nadzwyczajnych wydarzeń, nad którymi przewoźnik nie może zapanować;
- przedstawia niewyczerpujący wykaz okoliczności uważanych za „nadzwyczajne”;
- wyjaśnia możliwości żądania odszkodowania od stron trzecich odpowiedzialnych za wydarzenie i możliwości określenia wspólnej odpowiedzialności;
- przedłuża okres większych opóźnień, po których przewoźnik musi wypłacić odszkodowania;
- ogranicza zobowiązanie przewoźnika do zapewnienia pasażerom noclegu do maksymalnie trzech nocy oraz do 100 euro na pasażera w „nadzwyczajnych okolicznościach”; przepisu nie stosuje się do osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dzieci bez opiekuna, kobiet w ciąży lub osób potrzebujących szczególnej opieki medycznej;
- usuwa zobowiązanie do zapewnienia noclegu w przypadku rejsów na trasach do 250 km samolotami o liczbie miejsc nieprzekraczającej 80, z wyjątkiem sytuacji, gdy lot jest lotem łączonym.

4.2.2 Wartość dodana, jaką wniosek Komisji wnosi z punktu widzenia pasażerów, przejawia się w następujących elementach:

- wyjaśnia warunki stosowania rozporządzenia;
- określa sposób działania w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania albo dużego opóźnienia lub utraty lotu łączonego i wyraźniej określa zasady dotyczące prawa do odszkodowania, zwrotu kosztów, zmiany planu podróży i opieki;
- obejmuje szczegółowe informacje dotyczące egzekwowania;
- wprowadza odszkodowanie za duże opóźnienia;

— ustanawia jednolity dwugodzinny pułap opóźnienia, po przekroczeniu którego przewoźnik musi zapewnić napoje i posiłki;

— wyraźnie wzmacnia zobowiązanie przewoźnika do informowania pasażerów o przysługujących im prawach, a także o odszkodowaniu dla pasażerów oraz procedurach dochodzenia roszczeń; umacnia również nadzór ze strony władz mający na celu zapewnienie prawidłowego egzekwowania przepisów.

4.2.3 EKES przyznaje, że dużym wyzwaniem jest jednocześnie spełnienie wymogów wszystkich zainteresowanych stron, tak by wartość dodana zaproponowana jednej stronie nie pociągała za sobą mniejszego zadowolenia drugiej.

4.3 EKES zauważa, że działania Komisji zmierzają do zwiększenia ochrony pasażerów w przypadku niewypłacalności linii lotniczych⁽⁶⁾ jako krok we właściwym kierunku, niemniej podkreśla, że środki te nie są wystarczające, by zapewnić wszechstronną i skuteczną ochronę pasażerów w wypadku niewypłacalności linii lotniczych; uważa, że należy wprowadzić mechanizm zapewniający zastosowanie się linii lotniczych do zaproponowanego rozporządzenia w przypadku niewypłacalności.

4.4 We wniosku wprowadza się wyraźny rozdział między nim samym a dyrektywą Rady 90/314/EWG, przyznając pasażerom możliwość wyboru aktu prawnego, na podstawie którego zgłaszają oni roszczenia, nie przyznając im jednak prawa do kumulowania odszkodowań z tytułu tego samego problemu przyznanych na podstawie obu aktów prawnych.

4.5 W swej wcześniejszej opinii w sprawie praw pasażerów EKES wysunął różne propozycje, które umocniłyby te prawa⁽⁷⁾. Wiele z nich uwzględniono w projekcie rozporządzenia. EKES ubolewa jednak, że nie wzięto pod uwagę poniższych propozycji, takich jak:

- uwzględnienie w treści przyszłego dokumentu rozwiązań zawartych w wyrokach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej;
- określenie dla poszczególnych okoliczności nadzwyczajnych zakresu prawa do uzyskania pomocy oraz jego granic, a także określenie sposobu zagwarantowania przestrzegania uzasadnionych praw pasażerów poprzez mechanizmy alternatywne oparte na decyzjach wiążących dla stron konfliktu i wydawanych w rozsądnych terminach;
- uregulowanie sytuacji, które zachodzą w związku ze zmianami rozkładów lotów;
- uregulowanie obowiązku udzielenia pomocy w punktach połączeń;

⁽⁶⁾ COM(2013) 129 final.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 125–130 oraz Dz.U. C 229 z 31.7.2012, s. 122–125.

⁽⁵⁾ SEC(2011) 428.

- włączenie podmiotów obsługi naziemnej, które działają w imieniu linii lotniczych, w świadczenie usług przewidzianych w rozporządzeniu;
- określenie organu właściwego do rozpatrywania skarg klientów i zapewnienia zgodności z rozporządzeniem;
- monitorowanie i publikowanie na szczeblu europejskim i przez poszczególne państwa członkowskie skarg związanych z naruszeniami rozporządzenia według przewoźnika oraz rodzaju naruszenia, jak też zapewnienie możliwości kontroli w tym zakresie w każdym państwie członkowskim tych linii lotniczych, którym przyznaje się certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC);
- usunięcie niespójności występującej między ust. 1 i 2 art. 14 rozporządzenia;
- ustanowienie obowiązku wypłaty odszkodowania poszkodowanym pasażerom przewoźników lotniczych, którzy ogłaszają upadłość, z zastosowaniem zasady „wspólnej odpowiedzialności” innych przewoźników lotniczych za ich powrót do kraju, przy czym przewoźnicy ci udostępniłoby do tego celu wolne miejsca; utworzenie funduszu odszkodowawczego dla pasażerów na zasadzie „kto ma udział w rynku, płaci”;
- możliwość cesji umowy przewozowej na osobę trzecią;
- zakaz obecnej praktyki linii lotniczych polegającej na anulowaniu podróży powrotnej, jeżeli pasażer nie wykorzystał biletu w podróży docelowej.

4.6 EKES pozytywnie odnosi się do wprowadzonych ulepszeń w zakresie egzekwowania praw pasażerów niepełnosprawnych i pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, gdyż umożliwia to dostosowanie się do przepisów Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych. W tak określonych ramach EKES proponuje wprowadzić następujące poprawki:

4.6.1 Termin użyty w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą: „osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” należy zastąpić użytym we wniosku ogólnym terminem „osoby o ograniczonej sprawności ruchowej”.

4.6.2 Termin „sprzęt służący do poruszania się”, zastosowany w zaproponowanym art. 6b, należy zastąpić terminem „sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze”.

4.6.2.1 EKES zdecydowanie zaleca zwiększenie profesjonalizmu w obchodzeniu się ze sprzętem służącym do poruszania się i urządzeniami pomocniczymi. W tym celu wszyscy pracownicy mający do czynienia z takim sprzętem powinni być lepiej informowani i szkoleni. Należy odpowiednio zmienić przepisy UE odnoszące się do praw pasażerów niepełnosprawnych. Większy profesjonalizm byłby korzystny dla wszystkich – przedsiębiorstw obsługi naziemnej, linii lotniczych, portów lotniczych i pasażerów.

4.6.3 W nowym art. 6 wniosku należy uściślić, że w przypadku dużego opóźnienia bez względu na przyczynę pasażerowie niepełnosprawni lub pasażerowie o ograniczonej sprawności ruchowej powinni móc skorzystać z takiej samej pomocy, jak ta wymieniona w załącznikach I i II rozporządzenia (WE) nr 1107/2006.

4.6.4 Należy wyraźnie wyjaśnić, że zapewniony nocleg, transport do jego miejsca, informacje na temat planów podróży a także sposoby ich rozpowszechnienia (w tym strony internetowe i inne środki elektroniczne), a także informacje na temat procedur dochodzenia roszczeń i deklaracji interesu (w odniesieniu do sprzętu), jeśli zachodzi taka potrzeba powinny być dostępne dla osób niepełnosprawnych. Należy także zaspokoić potrzeby psów przewodników oraz psów pomocników. W tym zakresie przepisy zaproponowane w art. 14 dotyczącym obowiązku informowania pasażerów powinny zostać poszerzone i obejmować wszystkie kategorie osób niepełnosprawnych, a nie tylko osoby niewidzące i niedowidzące (odnośny art. 14 ust. 3).

4.6.5 Rozporządzenie stanowi, że nie można odmówić przewozu ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową pasażera. Tymczasem w art. 4 czyni się wyjątek od tej reguły ze względu na wymagania dotyczące bezpieczeństwa, wymiary statku powietrznego lub ze względu na to, iż drzwi uniemożliwiają wejście na pokład i przewóz osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

W tej sprawie konieczne jest co najmniej wprowadzenie polityki przejrzystości w odniesieniu do możliwości dostępu do statku powietrznego. Jasne i przejrzyste informacje na ten temat powinny być dostępne w momencie zakupu biletu, co obecnie nie jest przyjętą praktyką.

5. Szczególne uwagi dotyczące zmienionych przepisów

5.1 EKES zgadza się co do zasady na środki, które przewoźnicy muszą podjąć w różnych sytuacjach, by wypłacić pasażerom odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia, zapewnić im lepszą opiekę, zmianę trasy czy terminu podróży, oraz zwiększyć ich ogólną wygodę w sytuacji opóźnionego lotu lub spóźnienia na lot łączony.

5.2 EKES uważa, że wniosek Komisji dotyczący podniesienia progu czasowego, po przekroczeniu którego opóźnienie daje pasażerowi prawo do odszkodowania, z obecnych trzech do pięciu godzin w odniesieniu do podróży w obrębie UE, jest nie do zaakceptowania. EKES nie rozumie, dlaczego obniżenie progu przyznawania odszkodowania miałooby zmniejszyć liczbę odwołanych lotów, skoro w przypadku odwołania lotu linie lotnicze i tak muszą wypłacić odszkodowanie.

5.3 Zrozumiałe jest, że w przypadku podróży do i z państw trzecich wprowadzono jednolity próg opóźnienia w zależności od długości trasy, tak by uwzględnić praktyczne problemy napotymane przez przewoźników w związku z opóźnieniami w odległych portach lotniczych. Niemniej EKES uważa, że zaproponowany okres dziewięciu lub dwunastu godzin jest zbyt długi, i sądzi, że Komisja powinna kontynuować wysiłki prowadzące do znalezienia zachęt dla przewoźników lotniczych, by faktycznie podejmowali działania znacznie poniżej

tych progów. Powyższe progi czasowe opóźnienia powinny zostać skrócone w przypadku osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, by uwzględnić dodatkowe koszty, które osoby te ponoszą w przypadku dużych opóźnień. EKES uważa, że skuteczne i terminowe wdrożenie pakietu legislacyjnego SES II+ jest ważnym narzędziem umożliwiającym obniżenie kosztów przewoźników lotniczych dzięki większej elastyczności w finansowaniu związanym z obniżeniem progów.

5.4 EKES pozytywnie odnosi się do wprowadzenia konkretnego terminu i do tego, że jeśli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie w tym terminie zmienić planu podróży pasażera z wykorzystaniem świadczonych przez siebie usług, musi wziąć pod uwagę usługi innych przewoźników lub inne środki transportu (pod warunkiem, że są wolne miejsca). Niemniej zdaniem Komitetu okres dwunastu godzin, który ma upłynąć, zanim będzie można skorzystać z innych usług lub przewoźników, jest zbyt długi. Ponadto pasażerowie powinni mieć prawo do odmowy podróży innym środkiem transportu (np. autokarem, pociągiem czy statkiem). EKES ponownie proponuje, by z myślą o pokryciu dodatkowych kosztów wynikających z możliwie najszybszego skierowania pasażerów do innego przewoźnika, utworzyć fundusz „współodpowiedzialności”, przeznaczony na koszty repatriacji lub zmiany planu podróży pasażerów z wykorzystaniem innych przewoźników, w ścisłym porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

5.5 EKES uważa, że konieczne trzeba wyraźniej określić odpowiedzialność lotnisk w zakresie pomagania pasażerom w przypadku wielokrotnych odwołań lotów wynikających z niezdolności władz lotniska do stworzenia warunków potrzebnych do sprawnego zapewnienia usług lotniczych.

5.6 EKES popiera drugi test stosowania klauzuli „nadzwyczajnych okoliczności”, o którym mowa w art. 1 ust. 4 lit. b) wniosku, i zaleca, by krajowe organy wykonawcze (KOW) zapewniały jego staranne przeprowadzenie.

5.7 EKES popiera propozycję wprowadzenia pojedynczego progu dwóch godzin dla lotów na wszystkie odległości zamiast dotychczasowych progów dotyczących opieki, które obecnie zależą od długości lotu. Leży to wyraźnie w interesie pasażerów i zapewnia im właściwe i dogodne warunki oczekiwania.

5.8 EKES pozytywnie odnosi się do propozycji, by pasażerowie, którzy utracili możliwość skorzystania z lotu łączonego wskutek opóźnienia wcześniejszego lotu, mieli prawo do opieki, a w odpowiednich okolicznościach również prawo do odszkodowania, gdyż umacnia to pozycję pasażerów.

5.9 Krokiem w kierunku zagwarantowania praw pasażerów jest propozycja, by pasażerom poinformowanym o przesunięciu lotu z wyprzedzeniem mniejszym niż dwa tygodnie przysługiwały podobne prawa, co pasażerom lotów opóźnionych.

5.10 EKES zdecydowanie zaleca Komisji znalezienie środków prowadzących do udoskonalenia współpracy między lotniskami i przewoźnikami tak, by znacznie skrócić czas, jaki pasażerowie spędzają w samolocie w przypadku przestoju na płycie.

5.11 EKES wzywa Komisję do zakazania obecnej praktyki stosowanej przez linie lotnicze, które anulują bilet powrotny, w przypadku gdy pasażer nie wykorzystał lotu do miejsca przeznaczenia na podstawie tego samego biletu⁽⁸⁾. Komitet zgadza się na wzmocnienie prawa pasażerów do informacji dotyczących zakłóceń w locie (jak tylko informacja taka jest dostępna), gdyż dzięki temu pasażerowie będą mieli lepsze możliwości zaplanowania dalszych działań, gdy dotrą do miejsca przeznaczenia.

5.12 EKES rozumie potrzebę skrócenia okresu, w którym na przewoźnikach spoczywa odpowiedzialność za zapewnienie zakwaterowania dla pasażerów w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, i przyjmuje zaproponowany pułap trzech nocy. Niemniej Komitet zdecydowanie zaleca Komisji pozostawienie krajowym organom wykonawczym określenie pułapu kosztów tych noclegów w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego. Pułap cen nie powinien być stosowany w stosunku do osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

6. Egzekwowanie przepisów

6.1 We wniosku dotyczącym zmiany rozporządzenia nr 261/2004 wyjaśnia się rolę krajowych organów wykonawczych (KOW), jasno przypisując im zadanie polegające na ogólnym egzekwowaniu przepisów. Pozasądowe rozpatrywanie indywidualnych skarg będzie zadaniem organów odpowiedzialnych za rozpatrywanie skarg (alternatywne organy rozstrzygania sporów), co wcześniej sugerował EKES⁽⁹⁾. Przepisy te przyznają więcej uprawnień organom odpowiedzialnym za odpowiednie karanie przewoźników za nieprzestrzeganie przepisów rozporządzenia nr 261/2004 i przyznają pasażerom więcej niezawodnych środków nacisku, jeśli chodzi o odpowiednie stosowanie przysługujących im praw.

6.2 Zaproponowana wymiana informacji i koordynacja między poszczególnymi KOW oraz między KOW a Komisją, dzięki obowiązkowi w zakresie usprawnionej sprawozdawczości i formalnych procedur koordynacji, umożliwi szybkie reagowanie na wszystkie stwierdzone problemy związane z przestrzeganiem przepisów.

7. Definicja „nadzwyczajnych okoliczności”

7.1 EKES wyraża zadowolenie, że omawiany wniosek dotyczący rozporządzenia:

— opiera się na definicji „nadzwyczajnych okoliczności” przyjętej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-549/07 (Wallentin-Hermann);

⁽⁸⁾ Dz. U. C 24, z 28.1.2012, s. 127.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 130.

— określa, że opóźnienie lub odwołanie lotu należy traktować jako nadzwyczajną okoliczność tylko wtedy, jeśli:

- 1) okoliczności te ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego (art. 1 ust. 1 lit. e);
- 2) nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie (art. 1 ust. 1 lit. e);
- 3) jeśli odwołania, zmiany rozkładu lub opóźnienia nie można było uniknąć nawet w przypadku zastosowania wszystkich zasadnych środków (art. 1 ust. 4 lit. b) i art. 1 ust. 5 akapit czwarty).

Na uściśleniach tych skorzystają zarówno pasażerowie przy ocenie swoich praw w tej dziedzinie, jak i przewoźnicy lotniczy przy określaniu swoich obowiązków.

7.2 Zaproponowany w załączniku 1 do wniosku dotyczącego rozporządzenia niewyczerpujący wykaz okoliczności, które należy uznać za nadzwyczajne, i tych, których nie należy uważać za nadzwyczajne, przyczyni się także do zmniejszenia ryzyka wystąpienia niepotrzebnych sporów między pasażerami a liniami lotniczymi.

7.3 W związku z tym, zdaniem EKES-u we wniosku dotyczącym rozporządzenia należy jasno stwierdzić, że trzeba będzie w każdym przypadku indywidualnie rozpatrzyć, czy nadzwyczajne okoliczności, na które się powołano, faktycznie spełniają ten potrójny warunek, co niekoniecznie będzie miało miejsce w odniesieniu do niektórych okoliczności wymienionych w załączniku 1 (np. zagrożenie zdrowia i bezpieczeństwa, warunki pogodowe bądź spory zbiorowe).

Bruksela, 11 lipca 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE

ZAŁĄCZNIK

do OPINII Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Następujące poprawki, które uzyskały poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, zostały odrzucone w trakcie debaty:

Nowy punkt 4.1.3 (poprawka 7)

Dodać nowy punkt

EKES wyraża ubolewanie, że wniosek naruszył istniejącą równowagę między wszystkimi zainteresowanymi stronami, sprzyjając w większym stopniu ochronie praw przewoźników niż pasażerów.

Wynik głosowania:

Za: 52

Przeciw: 70

Wstrzymało się: 14

Punkt 5.3 (poprawka 11)

Zmienić

Zrozumiałe ~~Niezrozumiałe~~ jest, że w przypadku podróży do i z państw trzecich wprowadzono jednolity próg opóźnienia w zależności od długości trasy, tak by uwzględnić praktyczne problemy napotymane przez przewoźników w związku z opóźnieniami w odległych portach lotniczych. Niemniej EKES uważa, że zaproponowany okres dziewięciu lub dwunastu godzin jest zbyt długi, i sądzi, że Komisja powinna utrzymać obecny okres trzech godzin we wszystkich przypadkach, kontynuować wysiłki prowadzące do znalezienia zachęt dla przewoźników lotniczych, by faktycznie podejmowali działania znacznie poniżej tych progów. Powyższe progi czasowe opóźnienia powinny zostać skrócone w przypadku osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, by uwzględnić dodatkowe koszty, które osoby te ponoszą w przypadku dużych opóźnień. EKES uważa, że skuteczne i terminowe wdrożenie pakietu legislacyjnego SES II+ jest ważnym narzędziem umożliwiającym obniżenie kosztów przewoźników lotniczych dzięki większej elastyczności w finansowaniu związanym z obniżeniem progów.

Wynik głosowania:

Za: 50

Przeciw: 81

Wstrzymało się: 12

Punkt 5.12 (poprawka 12)

Zmienić

EKES ubolewa, że w nowym wniosku osłabiono postanowienia obecnego rozporządzenia, w którym pasażerom zagwarantowano opiekę w przypadku oczekiwania wynikającego z zakłóceń lotu, przez co ponownie oddalono się od orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości dotyczącego prawa do zakwaterowania (sprawa Denise McDonagh kontra Ryanair, 31 stycznia 2013 r.). EKES uważa, że prawo do zakwaterowania jest tym bardziej uzasadnione, jeśli mamy do czynienia z zakłóceniami długotrwałymi i gdy pasażerowie są w szczególnie trudnej sytuacji. Co więcej, transport lotniczy – w przeciwieństwie do innych środków transportu – w większości przypadków dotyczy dużych odległości i często pasażerowie są z dala od domu, a znaczne odległości często uniemożliwiają im znalezienie alternatywnych rozwiązań, by dostać się do miejsca docelowego, rozumie potrzebę skrócenia okresu, w którym na przewoźnikach spoczywa odpowiedzialność za zapewnienie zakwaterowania dla pasażerów w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, i przyjmuje zaproponowany pułap trzech nocy. Niemniej Komitet zdecydowanie zaleca Komisji pozostawienie krajowym organom wykonawczym określenie pułapu kosztów tych noclegów w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego. Pułap cen nie powinien być stosowany w stosunku do osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Wynik głosowania:

Za: 56

Przeciw: 78

Wstrzymało się: 7