

**EUROPOS KOMISIJOS ATSAKYMAI Į EUROPOS AUDITO RŪMŲ
SPECIALIOSIOS ATASKAITOS
„ORO TRANSPORTO KELEIVIŲ TEISĖS COVID-19 PANDEMIJOS METU:
NEPAISANT KOMISIJOS PASTANGŲ, PAGRINDINĖS TEISĖS NĖRA
APSAUGOMOS“ PASTABAS**

SANTRAUKA

I. Komisija nedelsdama ėmėsi veiksmų ir pristatė suderintu Europos atsaku¹ grindžiamą atsaką, kad būtų sušvelnintas socialinis ir ekonominis COVID-19 protrūkio poveikis. Šis atsakas apėmė tikslinius teisės aktus, kuriais oro transporto bendrovės laikinai atleidžiamos nuo ES teisėje nustatytų prievolių panaudoti oro uostų laiko tarpusius, aiškinamąsias gaires dėl keleivių teisių COVID-19 pandemijos metu ir laikinąją sistemą, kuria valstybėms narėms leidžiama naudotis visomis valstybės pagalbos taisyklėse numatytomis lankstumo galimybėmis, siekiant paremti ekonomiką COVID-19 protrūkio metu.

II. 2020 m. kovo 18 d. paskelbtose aiškinamosiose gairėse dėl keleivių teisių COVID-19 pandemijos metu Komisija pabrėžė, kad keleiviai turi teisę gauti teisingą informaciją apie savo teises ir, tuo atveju, jei kelionė atšaukiama, jiems turi būti aiškiai pasiūlyta pasirinkti, ar gauti kompensaciją pinigais, ar kaip kompensaciją gauti kuponą.

Priimti sprendimus dėl išlaidų prioritetų yra valstybių narių kompetencija. Tačiau Komisija valstybėms narėms priminė, kad pagal valstybės pagalbos taisykles jos gali teikti pagalbą, kad oro transporto bendrovės ir (arba) kelionių organizatoriai galėtų teikti kompensacijas keleiviams.

III. Prasidėjus COVID-19 pandemijai buvo masiškai atšaukiamos transporto paslaugos ir tai įrodo ES masto taisyklių ir vienodo jų įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo svarbą. Savo darnaus ir išmanaus judumo strategijoje² Komisija įsipareigojo įvertinti galimybes ir naudą toliau kurti daugiarūšį transportą apimančią keleivių teisių sistemą, kuri būtų paprastesnė, nuoseklesnė ir suderinta, taip pat atsparesnė krizėms.

IV. a) Komisijos nuomone, labai svarbu, kad oro transporto bendrovės teisingai informuotų keleivius apie jų teises ir kad nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, atsakingos už keleivių teisių užtikrinimą, imtųsi veiksmų, jeigu oro transporto bendrovės tų teisių neužtikrina. Nors oro transporto bendrovės išties susidūrė su precedento neturintiu atšauktų skrydžių skaičiumi ir – atitinkamai – likvidumo krize, Komisijos nuomone, tam, kad vartotojai pasitikėtų transporto ir kelionių sektoriumi, labai svarbu, kad oro transporto bendrovės juos vis tiek deramai informuotų apie jų teisę į piniginę kompensaciją. 2020 m. gegužės mėn. Komisija patvirtino rekomendaciją, kuria siekiama kelionių čekius padaryti keleiviams ir keliautojams, kurie naudojami kelionės paslaugų paketais, patrauklia alternatyva piniginiams kompensacijoms, siekiant palengvinti vežėjų likvidumo krizę, ir rekomendavo tuos čekius taip pat apsaugoti nuo nemokumo atvejų.

¹ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_lt.

² COM(2020)789 final.

ES lygmeniu parengti realios situacijos apžvalga yra labai sunku, nes pareiga teikti Komisijai ataskaitas nėra nustatyta. Todėl informacijai gauti Komisija naudojosi „EU Pilot“ dialogo procedūra. Be to, dar 2013 m. ji pasiūlė patobulinti ataskaitų teikimo reikalavimus, tačiau Taryboje dar nepasiekta susitarimo, kad būtų galima tęsti šio pasiūlymo priėmimo procedūrą.

b) Nuo 2020 m. kovo mėn. Komisija priėmė daug gairių ir komunikatų, siekdama remti valstybių narių koordinavimo pastangas ir apsaugoti laisvą judėjimą Sąjungoje COVID-19 pandemijos metu.

Priimti sprendimus dėl išlaidų prioritetų yra valstybių narių kompetencija. Raginti valstybes nares diegti pagalbos schemas, kuriomis būtų padedama teikti kompensacijas keleiviams, nėra Komisijos, kaip konkurencijos reikalavimų vykdymo užtikrinimo įstaigos, funkcija.

Tačiau Komisija valstybėms narėms priminė, kad pagal valstybės pagalbos taisykles jos gali teikti pagalbą, kad oro transporto bendrovės ir (arba) kelionių organizatoriai galėtų teikti kompensacijas keleiviams.

Valstybės narės valstybės pagalbą teikė ne visoms oro transporto bendrovėms ir kelionės paslaugų paketų organizatoriams. Dėl Komisijos ir valstybių narių paramos ir vykdymo užtikrinimo priemonių kompensacijas keleiviams teikti pradėjo ir tie subjektai, kurie negavo valstybės pagalbos.

c) Svetainėje „Re-open EU“ informuojama apie kiekvienoje valstybėje narėje galiojančius kelionių apribojimus. Pagrindinės svetainės, susijusios su keleivių teisėmis, yra svetainė „Your Europe“ ir 2020 m. kovo 1 d. pradėjusi veikti atsakui į koronaviruso grėsmę skirta svetainė.

d) Komisija sutinka, kad esamą teisinę sistemą būtina peržiūrėti, – tai nurodyta ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje. Pasiūlymą peržiūrėti oro transporto keleivių teises ji pateikė dar 2013 m., remdamasi lig tol sukaupta patirtimi ir atsižvelgdama į 2010 m. ugnikalnio pelenų debesies sukeltą krizę. Tai vienas iš spęstinių Komisijos prioritetinių klausimų. Komisija kiekvienai Tarybai pirmininkaujančiai valstybei narei primena, kad Taryba turėtų skubiai spręsti šį klausimą.

V. Komisija pritaria visoms rekomendacijoms.

IVADAS

01. Kad vidaus rinka ir transporto tinklai deramai veiktų, labai svarbu užtikrinti ES keleivių teises, nes jomis Europos keleiviai apsaugomi įvairiais kelionės oro transportu, geležinkeliais, vandens transportu ir autobusais etapais. COVID-19 pandemija priminė apie tų teisių svarbą.

02. Keleivių teisės yra esminis ES transporto ir vartotojų politikos elementas, arba, kaip savo 2018 m. ataskaitoje nurodė Europos Audito Rūmai, „ES pavyzdinė iniciatyva“.

03. 2013 m. pasiūlymas peržiūrėti Reglamentą³ yra vienas iš spęstinių prioritetinių klausimų, numatytų 2021 m. Komisijos darbo programoje.

³ COM(2013) 130 *final*, 2013 m. kovo 13 d.

04. ES keleivių teisės užtikrinamos daugiapakopio valdymo aplinkoje. Taigi užtikrinant tas teises dalyvauja nacionalinio lygmens įstaigos ir institucijos, o Komisija remia ir stebi jų veiksmus.

05. Nuo pandemijos pradžios Komisija siekė paskatinti valstybių narių bendradarbiavimą ir veiksmų derinimą tarpusavyje. Nuo 2020 m. kovo mėn. Komisija priėmė daug gairių ir komunikatų, siekdama prisidėti prie valstybių narių koordinavimo pastangų ir apsaugoti laisvą judėjimą Sąjungoje COVID-19 pandemijos metu⁴.

Patvirtinta įvairių priemonių, kaip išsamiau aprašyta chronologiniame veiksmų sąrašė, skelbiamame atsakui į koronaviruso grėsmę skirtoje Komisijos svetainėje⁵.

Reikia pažymėti, kad teisė laisvai judėti Europos Sąjungoje nėra besąlyginė – ji gali būti ribojama sveikatos apsaugos sumetimais. Tai nustatyta Sutartyje (SESV 21 straipsnyje) ir antrinės teisės aktuose (Direktyvoje 2004/38/EB).

Taigi valstybės narės gali nustatyti priemones, kuriomis laisvas asmenų judėjimas Europos Sąjungoje ribojamas siekiant kovoti su pandemija. Taikomomis priemonėmis neturėtų būti viršijama to, kas tikrai būtina (proporcingumo principas), o keliautojai neturėtų būti skirstomi pagal pilietybę (nediskriminavimo principas). Komisija stebėjo, kaip laikomasi tų principų, ir palaikė glaudų ryšį su valstybėmis narėmis.

06. Kad viruso plitimas būtų sulėtintas, 2020 m. kovo 17 d.⁶ ES vadovai susitarė dėl suderinto laikino nebūtinų kelionių į ES apribojimo ir jis buvo taikomas iki 2020 m. birželio 30 d. Dėl kelionių po ES apribojimo pažymėtina, kad nuo 2020 m. gegužės mėn. sienos pamažu vėl buvo atveriamos, tačiau ir toliau taikyti sanitariniai apribojimai (pavyzdžiui, karantino taisyklės iš didelės rizikos regionų atvykstantiems asmenims arba reikalavimai atlikti testą), o visuomenės sveikatos apsaugos sumetimais apskritai buvo rekomenduojama nekeliauti. 2020 m. birželio mėn. Taryba priėmė Rekomendaciją⁷ dėl laikino nebūtinų

⁴ Žr. Tarybos rekomendacijos (ES) 2020/1475 8 konstatuojamosios dalies 3 išnašoje pateiktą sąrašą: Komisijos gairės dėl sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti (OL C 86I, 2020 3 16, p. 1), Komisijos gairės dėl darbuotojų naudojimosi laisvo judėjimo teise COVID-19 protrūkio metu (OL C 102I, 2020 3 30, p. 12), Europos Komisijos pirmininko ir Europos Vadovų Tarybos pirmininko pateiktos bendros Europos COVID-19 plitimo valdymo priemonių atšaukimo veiksmų gairės, Komisijos gairės dėl sveikatos priežiūros specialistų laisvo judėjimo ir rengimo būtiniausio derinimo, atsižvelgiant į neatidėliotinas COVID-19 priemones (OL C 156, 2020 5 8, p. 1), Komisijos komunikatas dėl laipsniško ir koordinuoto judėjimo laisvės atkūrimo ir vidaus sienų kontrolės atšaukimo metodo (OL C 169, 2020 5 15, p. 30), Komisijos komunikatas dėl laikino nebūtinų kelionių į ES apribojimo taikymo trečio įvertinimo (COM(2020) 399 *final*), Komisijos gairės dėl sezoninių darbuotojų darbo ES atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį (OL C 235I, 2020 7 17, p. 1), Komisijos komunikatas dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires (OL C 96I, 2020 3 24, p. 1), Komisijos gairės dėl krovininių vežimo oro transportu supaprastinimo COVID-19 protrūkio metu (OL C 100I, 2020 3 27, p. 1) ir Komisijos gairės dėl jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose esančių asmenų sveikatos apsaugos, repatriacijos ir kelionės paslaugų (OL C 119, 2020 4 14, p. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_lt.

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/lt/policies/coronavirus/covid-19-travel-and-transport/>.

⁷ 2020 m. birželio 30 d. Tarybos rekomendacija (ES) 2020/912 dėl laikino nebūtinų kelionių į ES apribojimo ir galimo tokio apribojimo panaikinimo (OL L 208, 2020 7 1, p. 1).

kelionių į ES apribojimo ir galimo tokio apribojimo panaikinimo. 2021 m. vasario 2 d. ši rekomendacija buvo atnaujinta.

07. 2020 m. spalio mėn. Komisija pristatė papildomą veiksmų, kuriais siekiama padėti riboti koronaviruso plitimą, gelbėti gyvybes ir stiprinti vidaus rinkos atsparumą, rinkinį. Viena iš priemonių buvo bendra ES skaitmeninė keleivio buvimo vietos anketa, padedanti valstybėms narėms atlikti atvykimo rizikos vertinimą ir suteikianti galimybę atsekti sąlytį turėjusius asmenis⁸. Šiuo laikotarpiu Komisija palaikė ryšį su valstybėmis narėmis siekdama stebėti padėtį ir koordinuoti kelionių ribojimus, tam visų pirma naudodama nacionalinių informacijos centrų tinklą.

13. Pirmą įtrauka. Komisija pažymi, kad pareiga informuoti apie trikdžius visų pirma tenka patiems vežėjams. Atsižvelgdama į tai Komisija pabrėžia, kad nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos turi reguliariai stebėti, kaip vežėjai tą pareigą įgyvendina.

Tačiau Komisija reguliariai atlieka „Eurobarometro“ tyrimus, siekdama išsiaiškinti piliečių informuotumą apie keleivių teises (paskutinį kartą toks tyrimas atliktas 2019 m.), ir šie tyrimai patvirtina, kad visuomenės informuotumą dar reikėtų gerinti. Tą daryti Komisija padeda per savo svetainę „Your Europe“, skelbdama informaciją per „Europe Direct“ kontaktinius centrus (EDKC), teikdama paramą Europos vartotojų centrų tinklui („ECC Net“) ir rengdama kampanijas keleivių teisių klausimais⁹.

Antra įtrauka. Komisija sutinka, kad teisės aktų vykdymo užtikrinimas turi būti laikomas prioritetu. Galiojančiuose teisės aktuose nustatyta, kad įsteigti nacionalines vykdymo užtikrinimo įstaigas ir nustatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas už keleivių teisių reglamentų pažeidimus turi valstybės narės.

Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos skirtingai užtikrina vykdymą, priklausomai nuo nacionalinės teisės aktais nustatytos jų kompetencijos (privalomų sprendimų priėmimo, veiksmingų sankcijų taikymo, atskirų skundų nagrinėjimo).

Trečia įtrauka. Komisija mano, kad šiuo metu jos vaidmuo – stebėti tinkamą esamos keleivių teisių sistemos įgyvendinimą.

Komisija neturi įgaliojimų koordinuoti keleivių teisių sistemos įgyvendinimo valstybių narių lygmeniu.

PASTABOS

20. Komisijos nuomone, labai svarbu, kad keleiviai ir keliautojai žinotų savo teises. Dėl to ji reguliariai prašo atlikti „Eurobarometro“ tyrimus šiuo klausimu.

Komisija supranta, kad būtina toliau gerinti visuomenės informuotumą.

Taip pat žr. Komisijos atsakymą į 13 dalies pirmoje įtraukoje pateiktą pastabą.

21. Komisija pažymi, kad pareiga informuoti apie trikdžius visų pirma tenka patiems vežėjams. Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos (NVUĮ) privalo reguliariai stebėti, ar vežėjai tą pareigą vykdo. Komisija yra pateikusi praktinės informacijos visiems piliečiams,

⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/ip_20_1986.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/campaign_lt.

pavyzdžiui, svetainėje „Your Europe“, per informavimo apie keleivių teises kampaniją ir per „Europe Direct“ kontaktinius centrus.

23. Komisija priduria, kad pagal Kelionės paslaugų paketų direktyvą (KPPD) keliautojams, kurie naudojami kelionės paslaugų paketais, turi būti gražinti sumokėti pinigai, jei jie nutraukia sutartį dėl neišvengiamų arba nepaprastų aplinkybių (KPPD 12 straipsnio 2 dalis). Kitais atvejais jie gali turėti teisę į dalinę kompensaciją (žr. KPPD 12 straipsnio 1 dalį).

27. Visais šiais atvejais Komisija ėmėsi veiksmų, todėl kai kurios valstybės narės nepratęšė savo laikinųjų priemonių arba jas iš dalies pakeitė. Likusiais atvejais Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras.

Taip pat žr. 65 dalyje pateiktas Europos Audito Rūmų pastabas.

32. Valstybės narės valstybės pagalbą teikė ne visoms oro transporto bendrovėms ir kelionės paslaugų paketų organizatoriams. Dėl Komisijos ir valstybių narių paramos ir vykdymo užtikrinimo priemonių kompensacijas keleiviams teikti pradėjo ir tie subjektai, kurie negavo valstybės pagalbos.

33. Bendras Komisijos atsakymas į 33–36 dalių ir į 6 langelio pastabas.

Dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 pažymėtina, kad 2013 m. Komisija pasiūlė paaiškinti visų susijusių šalių teises ir pareigas, kai dalyvauja tarpininkai.

Dėl kelionės paslaugų paketų – tiesiogiai nepalyginamo dalyko – pažymėtina, kad Komisija įvertins, kaip sąžiningiau pasidalyti ekonominės veiklos vykdytojams tenkančią naštą vertės grandinėje, kad būtų geriau užtikrinama vartotojų apsauga¹⁰.

Vykdymo užtikrinimas tais atvejais, kai dalyvauja tarpininkai, taip pat bus aptartas su visomis valstybėmis narėmis per šiuo metu vykstantį „EU Pilot“ dialogą. Komisija ir BVAS tinklas pradėjo koordinuojamą oro transporto bendrovių dabartinės skrydžių atšaukimo praktikos tyrimą, jo metu iškeltas ir šis klausimas.

38. Komisija pabrėžia, kad rekomendacijoje dėl čekių ne tik pasiūlytos tam tikros jų savybės, pavyzdžiui, apsauga nuo nemokumo, kad jie būtų patrauklesni keleiviams ir keliautojams, kurie naudojami kelionės paslaugų paketais. Joje taip pat pabrėžta, kad, be valstybės pagalbos aspektų, valstybės narės ir veiklos vykdytojai turėtų būti skatinami apsvarstyti galimybę naudotis esamomis Sąjungos paramos įmonių veiklai ir likvidumo poreikiams schemomis.

Rekomendacija dėl čekių padarė tam tikrą poveikį valstybėms narėms: daugelis jų tuomet nusprendė griežčiau stebėti, ar atskiros oro transporto bendrovės ir kelionės paslaugų paketų organizatoriai tinkamai įgyvendina esamas taisykles.

39. Pirma įtrauka. Dėl oro transporto keleivių teisių ir kelionės paslaugų paketų pažymėtina, kad, pavyzdžiui, pradėjus pažeidimo tyrimo procedūrą, Graikija iš dalies pakeitė savo nacionalinę teisę: nuo 2020 m. rugsėjo 1 d. reikalavimams dėl skrydžių atšaukimo nebetaikomos taisyklės, kad kuponai galioja 18 mėnesių laikotarpį.

Žr. 65 dalyje pateiktas Europos Audito Rūmų pastabas.

¹⁰ Žr. COM(2013) 130 *final* (naujos 14 straipsnio 6 ir 7 dalys) ir COM(2021) 90 *final*, p. 21.

41. Trečia įtrauka. 2013 m. pasiūlyme Komisija pasiūlė nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms nustatyti ataskaitų teikimo reikalavimus.

44. Už išlaidų prioritetų nustatymą ir sprendimą, kokiais tikslais pageidaujama teikti pagalbą, atsako valstybės narės.

Komisijos, kaip konkurencijos institucijos, vaidmuo – remiantis kuriuo nors iš Sutartyje nustatytų pagrindų patikrinti, ar tokią pagalbą galima pripažinti suderinama.

Raginti valstybes nares susieti valstybės pagalbą su kompensacijų keleiviams teikimu nėra Komisijos, kaip konkurencijos reikalavimų vykdymo užtikrinimo įstaigos, funkcija.

Tačiau Komisija 2020 m. gegužės 13 d. Rekomendacijoje (ES) 2020/648 pažymėjo, kad valstybės narės gali teikti pagalbą, kad palengvintų kompensacijų keleiviams ir keliautojams teikimą.

48. Bendras Komisijos atsakymas į 48 ir 54 dalių pastabas.

Siekdama padėti sušvelninti pandemijos poveikį, Europos Komisija 2020 m. kovo mėn. pasiūlė priimti ne tik *ad hoc* valstybės pagalbos taisykles, bet ir tikslinius teisės aktus, kuriais oro transporto bendrovės laikinai atleidžiamos nuo ES teisėje nustatytų prievolių panaudoti oro uostų laiko tarpsnius. Be to, 2020 m. gegužės mėn. ji priėmė taisykles, kuriomis iš dalies pakeistas Oro susisiekimo paslaugų reglamentas siekiant sumažinti oro transporto bendrovių patiriamą finansinį spaudimą ir laikinų finansinių sunkumų patiriančioms oro transporto bendrovėms suteikti galimybę išsaugoti savo licenciją oro susisiekimui vykdyti.

58. Nurodytos valstybės pagalbos sumos yra valstybių narių suteiktos ir Komisijos patvirtintos pagalbos sumos, jos nebūtinai atitinka faktiškai išmokėtas pagalbos sumas.

63. Svetainėje „Re-open EU“ teikiama informacija apie kiekvienoje valstybėje narėje galiojančius kelionių apribojimus. Pagrindinės svetainės, susijusios su keleivių teisėmis, yra svetainė „Your Europe“ ir 2020 m. kovo 1 d. pradėjusi veikti atsakui į koronaviruso grėsmę skirta svetainė.

66. Trečia įtrauka. Komisijos veiksmai taip pat apėmė pasiūlymus dėl Tarybos rekomendacijų arba pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų (pavyzdžiui, dėl 2020 m. spalio 13 d. Tarybos rekomendacijos (ES) 2020/1475 dėl suderinto požiūrio į laisvo judėjimo apribojimą reaguojant į COVID-19 pandemiją, dėl bendros ES skaitmeninės keleivio buvimo vietos anketos, dėl reglamento, kuriuo nustatomas ES skaitmeninis COVID pažymėjimas) ir daugelį kitų veiksmų, nurodytų atsakui į koronaviruso grėsmę skirtoje Komisijos svetainėje¹¹.

67. Pirmą įtrauka. Dar 2013 m. Komisija pasiūlė taisykles, kurios padėtų geriau pasirengti didelei krizei, susijusiai su oro transporto keleivių teisėmis (privalomi nenumatytų atvejų planai, patobulintos vykdymo užtikrinimo taisyklės, aiškesnis skundų nagrinėjimas). Dabar tai papildyta Darnaus ir išmanaus judumo strategijos 58-uoju veiksmu¹², numatytu įgyvendinti 2021 m. ketvirtąjį ketvirtį.

¹¹ https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/timeline-eu-action_lt.

¹² „Parengti ištikus krizei transporto sektoriuje taikytiną nenumatytų atvejų planą (-us), įskaitant sveikatos ir saugos bei praktines priemones, ir identifikuoti esmines transporto paslaugas“.

70. Komisijos nuomone, labai svarbu, kad valstybės narės teiktų informaciją apie savo nacionalines priemones, todėl prašo valstybių narių reguliariai atnaujinti savo informaciją, kad keleiviai ir keliautojai būtų tinkamai informuoti.

71. Pirma įtrauka. Vykdyimo užtikrinimas yra valstybių narių kompetencija.

Dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 Komisija pažymi, kad ji teikia pagalbą nacionalinėms vykdyimo užtikrinimo įstaigoms ir užtikrina koordinavimą per NVUĮ posėdžius, taip pat, kai tinkama, naudodama skaitmeninę platformą (vikį), kurioje keičiamasi informacija ir sprendžiamos problemos, susijusios su taisyklių aiškinimu. Komisija taip pat patvirtino aiškinamąsias gaires ir reguliariai skelbia atnaujintą svarbiausios teismo praktikos suvestinę.

Be to, 2013 m. Komisija pasiūlė geresnių vykdyimo užtikrinimo priemonių. Su jomis susijęs teisėkūros dokumentas yra vienas iš spęstinių prioritetinių klausimų.

Komisija mano, kad turėtų būti kuo skubiau pašalintos kliūtys deryboms Taryboje dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 peržiūros. Ji savo 2021 m. darbo programoje pažymėjo, kad oro transporto keleivių teisių peržiūra yra vienas iš spęstinių prioritetinių klausimų. Komisija atkreipia kiekvienos Tarybai pirmininkaujančios valstybės narės dėmesį, kad šis klausimas turėtų būti skubiai grąžintas į darbotvarkę.

Antra įtrauka. Su finansine keleivių apsauga susiję veiksmai jau įtraukti į Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategiją: „Sąžiningas judumas taip pat suponuoja keleivių ir jų teisių apsaugą. Prasidėjus COVID-19 pandemijai buvo masiškai atšaukiamos transporto paslaugos ir tai įrodo ES masto taisyklių ir vienodo jų įgyvendinimo ir vykdyimo užtikrinimo svarbą. ES privalo padėti keleiviams, kai transporto operatoriai bankrutuoja ar patiria didelių likvidumo sunkumų kaip per COVID-19 pandemiją. Svetur įstrigusius keleivius reikia grąžinti į tėvynę, o vežėjui atšaukus reisą jie turi atgauti už bilietą sumokėtą sumą. Komisija vertina galimybes apsaugoti keleivius nuo tokių įvykių ir galimų priemonių pranašumus ir prireikus pateiks teisėkūros procedūra priimamų aktų pasiūlymų.“

Trečia įtrauka. Komisija primena, kad ji valstybėms narėms rekomendavo užtikrinti tokią kuponų apsaugą ir kad ji taip pat paminėjo šiuo tikslu ES lygmeniu taikomas paramos valstybėms narėms ir įmonėms priemones (2020 m. gegužės 13 d. rekomendacija dėl čekių).

Ketvirta įtrauka. Komisija mano, kad būtina išaiškinti tarpininkų funkcijas ir dar 2013 m. pasiūlė tam tikras taisykles, kuriomis palengvinamas oro transporto keleivių teisių taikymas ir užtikrinimas, kai dalyvauja tarpininkai.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

75. Prasidėjus COVID-19 pandemijai buvo masiškai atšaukiamos transporto paslaugos ir tai įrodo ES masto taisyklių ir vienodo jų įgyvendinimo ir vykdyimo užtikrinimo svarbą. Savo darnaus ir išmanaus judumo strategijoje¹³ Komisija įsipareigojo įvertinti galimybes ir naudą toliau kurti daugiarūšį transportą apimančią keleivių teisių sistemą, kuri būtų paprastesnė, nuoseklesnė ir suderinta, geriau vykdoma ir atsparesnė krizėms.

76. Komisija mano, kad COVID-19 pandemijos metu pagrindinė problema buvo vežėjų ir kelionių organizatorių likvidumo krizė, kilusi dėl atšauktų skrydžių skaičiaus, ir kad ne visi

¹³ COM(2020)789 final.

vežėjai informavo keleivius apie jų galimybę rinktis, ar gauti kompensaciją pinigais, ar kaip kompensaciją gauti kuponą.

Komisijos nuomone, būtina išaiškinti tarpininkų vaidmenį užtikrinant oro transporto keleivių teises. Be to, ji įvertins galimybes taikyti finansinės apsaugos sistemą, kuria, kilus tokioms krizėms, būtų apsaugoti keleivių sumokėti pinigai.

Komisija mano, jog tai, kad nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms nėra nustatyta teisinio reikalavimo teikti ataskaitas Komisijai, yra pagrindinė priežastis, kodėl neįmanoma lengvai parengti tokios apžvalgos. Šiuo klausimu dar 2013 m. Komisija pateikė atitinkamą pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

Kol kas šiai informacijai gauti Komisija naudojami esamomis priemonėmis („EU Pilot“ dialogais, veiksmais pagal BVAS reglamentą). Šie procesai tebevyksta.

1 rekomendacija. Geresnė oro transporto keleivių teisių apsauga ir informavimas apie jas

- a) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- b) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- c) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- d) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- e) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

78. Valstybės narės valstybės pagalbą teikė ne visoms oro transporto bendrovėms ir kelionės paslaugų paketų organizatoriams. Dėl Komisijos ir valstybių narių paramos ir vykdymo užtikrinimo priemonių kompensacijas keleiviams teikti pradėjo ir tie subjektai, kurie negavo valstybės pagalbos.

2 rekomendacija. Geresnis nacionalinių priemonių koordinavimas ir geresnis valstybės pagalbos oro transporto bendrovėms susiejimas su kompensacijomis keleiviams

- a) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- b) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

79. Kad oro transporto bendrovės paisytų keleivių teisių, visų pirma užtikrina valstybės narės ir jų NVUĮ. Komisija tik stebi NVUĮ veiksmus. Dar 2013 m. Komisija pasiūlė papildomas priemones, kurios padėtų geriau užtikrinti vykdymą. Be to, kaip skelbiama Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje, Komisija peržiūrės keleivių teisių sistemą, įskaitant jos atsparumą krizėms.

3 rekomendacija. Geresnės oro transporto keleivių teisių apsaugos priemonės ir teisės aktai

- a) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- b) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.
- c) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

4 rekomendacija. Taikymas kitoms transporto rūšims

Komisija pritaria šiai rekomendacijai.