

2013/0072 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

¹ ОВ С , , стр. .

² ОВ С , , стр. .

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91³ и Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж⁴ допринесоха значително за защитата на правата на пътниците във въздушния транспорт, когато планове им за пътуване са възпрепятствани поради отказан достъп на борда, големи закъснения, отмяна на полети или неправилно обработен багаж.
- (2) Редица недостатъци, установени при упражняване на правата, предвидени в регламентите, обаче попречиха на реализирането на пълния им потенциал по отношение на защитата на пътниците. За да се гарантира по-ефективно, ефикасно и последователно прилагане на правата на пътниците във въздушния транспорт в целия Съюз, са необходими множество корекции на действащата правна рамка. Това беше подчертано в Доклада на Комисията за гражданството на ЕС за 2010 г. относно премахването на пречките за упражняване на правата на гражданите на ЕС⁵, в който се обявяват мерки за осигуряване на набор от общи права, в частност за пътниците във въздушния транспорт, и на адекватно прилагане на тези права.
- (2a) Проучването, възложено и публикувано от Комисията през 2020 г. (наричано по-долу „проучването“), показва, че основният приоритет на пътниците е да им бъде оказана помощ в случай на проблем с пътуването и да им бъде предложено премаршрутиране, така че да пристигнат до дестинацията си възможно най-скоро. Според проучването изплащането на обезщетение е на трето място по приоритет. От друга страна, проучването показва също, че абсолютните и относителните разходи на въздушните превозвачи, дължащи се на прилагането на Регламент 261/2004, са нараснали значително от 2011 г. насам, с риск да доведат до ограничаване на броя на обслужваните маршрути или до намаляване на свързаността, предлагана на пътниците в дългосрочен план. Поради това преразглеждането на Регламент 261/2004 следва да се съсредоточи по-специално върху правата на пътниците на помощ и премаршрутиране, като същевременно се вземат предвид икономическите стимули на въздушните превозвачи и въздействието върху свързаността.

³ ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 285, 17.10.1997 г., стр. 1; изменен в ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2.

⁵ COM(2010) 603 окончателен.

- (26) Пътниците, пътуващи с полет, за който се прилагат задължения за обществена услуга, независимо дали при пълна или намалена тарифа, следва да се ползват с едни и същи права съгласно настоящия регламент.
- (3) За да се повиши правната сигурност за въздушните превозвачи и пътниците, е необходимо по-точно определение на понятието „извънредни обстоятелства“, отчитащо решението на Съда на Европейския съюз по дело C-549/07 (Wallentin-Hermann), в което се тълкува първоначалният текст на Регламент 261/2004. Това определение следва да бъде допълнително изяснено чрез неизчерпателни списъци на обстоятелства, за които ясно се определя дали са извънредни, или не. Комисията следва да преразглежда списъка на извънредните обстоятелства на всеки три години и по целесъобразност да предлага на Европейския парламент и на Съвета да го актуализират.
- (3а) В първоначалния текст на Регламент 261/2004, съгласно тълкуването на Съда по дело C-549/07 (Wallentin-Hermann), неочакван технически проблем не се счита за извънредно обстоятелство, освен когато е ограничен до скрит фабричен дефект, разкрит от конструктора на самолетите или от компетентен орган, или до вреди, причинени на летателните апарати от актове на саботаж или тероризъм. Въпреки това, в светлината на натрупания опит и като се има предвид първостепенното значение на това да се гарантира, че правата, предоставени на пътниците съгласно настоящия регламент, не са в ущърб на безопасността, при определени условия техническите проблеми, свързани с определено оборудване, следва да се считат за извънредни обстоятелства.
- (3б) В първоначалния текст на Регламент 261/2004, съгласно тълкуването на Съда по съединени дела C-156/22, C-157/22 и C-158/22 (TAP Portugal), внезапното отсъствие поради заболяване или дори внезапна смърт, малко преди началото на полета, на член на екипажа, без когото полетът не може да бъде осъществен, не се счита за извънредно обстоятелство. При все това, въпреки че въздушните превозвачи са длъжни да предприемат всички разумни мерки, за да осигурят замяната на пилота, втория пилот или минималния изискван брой членове на кабинния екипаж, гарантирането на спазването на това задължение на практика извън националните бази на превозвача изисква значително време и високи финансови разходи. Поради това е целесъобразно да се предвиди, че внезапното заболяване или смърт на такъв основен член на екипажа, например когато настъпи в деня преди началото на полета, извън националните бази на въздушния превозвач, следва да се счита за извънредно обстоятелство.

- (3в) В първоначалния текст на Регламент 261/2004, съгласно тълкуването на Съда по дела C-28/20 (Airhelp Ltd), C-195/17 (Krüsemann и др.), C-613/20 (Eurowings) и C-287/20 (Ryanair), стачките на персонала на авиокомпаниите не се считат за извънредни обстоятелства. Въпреки това при стачка някои от исканията не попадат в сферата на компетентност на въздушния превозвач и са извън неговия контрол, като например промени в пенсионната възраст или във финансовите вноски, които могат да бъдат разглеждани само от публичните органи. Поради това е целесъобразно да се предвиди, че някои стачки на персонала на авиокомпаниите следва да се считат за извънредни обстоятелства.
- (4) В първоначалния текст на Регламент 261/2004, съгласно тълкуването на Съда по дело C-173/07 (Emirates), не е дадено определение за понятието „полет“ по смисъла на Регламент 261/2004, а се счита, че по същество то представлява операция по въздушен транспорт, т.е. „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут. За да се избегне несигурността и в светлината на натрупания опит, следва да се даде ясно определение за „полет“, както и за свързаните с него понятия „свързващ полет“ и „пътуване“.
- (4а) В първоначалния текст на Регламент 261/2004, съгласно тълкуването на Съда по дело C-537/17 (Wegener), регламентът се прилага за всяка част от полета, която е част от едно пътуване, независимо от това къде се извършва полетът, включително полетите, изпълнявани изцяло извън Съюза. Настоящият регламент следва да се прилага, когато първоначалният пункт на заминаване се намира на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, или – в случай че опериращият въздушен превозвач е опериращ въздушен превозвач от Съюза – когато крайният пункт на пристигане при пътуването се намира на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите.
- (4б) Проучването показва по-високо равнище на спазване на Регламент 261/2004 от страна на въздушните превозвачи от Съюза. Поради това възстановяването на равнопоставените условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и тези извън него и подобряването на икономическата устойчивост на въздушните превозвачи от Съюза ще подкрепят водещата инициатива на Съюза и в крайна сметка ще подобрят защитата на пътниците като цяло.

- (4ба) В член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз се признават специфичните характеристики на най-отдалечените региони, по-специално поради тяхната отдалеченост. В светлината на натрупания опит при прилагането на Регламент 261/2004 е необходимо да се предвидят подходящи разпоредби, за да се гарантира териториално единство с най-отдалечените френски региони и приобщаване в целия Съюз, което в крайна сметка ще е от полза за пътниците. Поради специфичните характеристики на пътуванията между най-отдалечените региони и други територии на ЕС пътниците при такива пътувания следва да се третира в съответствие с действителното разстояние на тези пътувания.
- (4в) Гренландия е изложена на особено тежки метеорологични условия и се характеризира с много ниска гъстота на населението и отдалеченост на населените места. За да се осигури свързаност и да се запази наличността на полетите в рамките на Гренландия, тези полети не следва да бъдат обхванати от задълженията относно обезщетенията, включително когато са свързващи полети, с излитане или пристигане на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите.
- (4г) Регламент 261/2004 не следва да засяга статута и суверенитета на Гибралтарския провлак, в който се намира летището на Гибралтар, нито правната позиция на Кралство Испания в това отношение и, като се вземат предвид настоящите обстоятелства и с цел да се осигури правна сигурност, следва да се уточни, че правилата в Регламент 261/2004 следва да се прилагат за летището на Гибралтар едва когато, след уреждане на спора с Обединеното кралство, Кралство Испания е в състояние да упражнява ефективен контрол върху въпросното летище и да гарантира прилагането на установените в настоящия регламент правила по отношение на това летище, като уведомлението за това се публикува в Официален вестник.
- (4д) Билетите се издават или одобряват от опериращия въздушен превозвач след сключването на договор за въздушен транспорт с пътник. Те следва да могат да бъдат идентифицирани чрез уникален номер на билета и да съдържат уникален референтен номер, свързан с договора за въздушен транспорт, издаден при резервацията. Те следва да покриват един полет или свързващ полет от дадено пътуване, без да се вземат предвид междинните спирания за технически и оперативни цели. Билетите следва да съдържат определена информация за въпросния полет или свързващ полет, например датата на заминаване и пристигане на полета, часовете на заминаване и пристигане по разписание, собственото и фамилното име на пътника, номера на полета и наименованието на опериращия въздушен превозвач.

- (5) По дело C-22/11 (Finnair) Европейският съд реши, че понятието „отказан достъп на борда“ трябва да се тълкува не само като отказан достъп на борда поради продажба на повече билети от наличните места, но и като отказан достъп на борда на други основания, например по оперативни причини. На пътниците, които са се явили за качване на борда и на които им е отказан достъп на борда или които са били предварително информирани, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля, следва да бъдат възстановени разходите без неоправдано забавяне.
- (5a) Същевременно съществуват и основателни причини за отказ на достъп на борда на пътници, като например причини, свързани със здравето, безопасността и сигурността, или неподходящи документи за пътуване. Въздушните превозвачи имат също така основателни причини да откажат достъп на борда на пътници, проявяващи смущаващо реда поведение, което застрашава безопасността или сигурността на полета, както е посочено в изменената Конвенция за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства. Тежестта на доказване следва да се носи от опериращия въздушен превозвач.
- (7) За да се подобрят равнищата на защита, на пътниците не следва да се отказва достъп на борда на обратен полет на основание, че не са взели полета на отиване по същия договор за въздушен транспорт.
- (8) Понастоящем пътниците понякога са санкционирани за грешки в изписването на своите имена с прилагането на наказателни административни такси. Разумни корекции на грешки в резервацията или при административна промяна следва да се извършват безплатно, при условие че не включват промяна на часа, датата, маршрутa или пътника.
- (9) В случай на отмяна на полет изборът между възстановяване на средствата, продължаване на пътуването чрез премаршрутиране или пътуване на по-късна дата следва да се прави от пътника, а не от въздушния превозвач.
- (10) Управляващите летищата органи – за летища, чийто годишен трафик е не по-малко от пет милиона превозени пътници – и доставчиците на основни летищни услуги, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, следва да си сътрудничат, за да се сведе до минимум въздействието на многобройните проблеми с полета върху пътниците. За тази цел управляващите летищата органи следва да изготвят планове за действие в извънредни ситуации и да работят съвместно при разработването на такива планове. На всички останали летища управляващият летището орган следва да положи всички разумни усилия за координиране и постигане на договорености с ползвателите на летището с цел информиране на блокираните пътници в ситуации, водещи до блокиране на значителен брой пътници.

- (10a) Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да включва правото на обезщетение за пътниците, засегнати от големи закъснения, в съответствие с решението на Съда на Европейския съюз по съединени дела C-402/07 и C-432/07 (Sturgeon). В съответствие с принципа на равно третиране, посочен във въпросното решение, следва да се прилагат същите правила за възстановяване на разходите, премаршрутиране и обезщетяване.
- (11) В решението по делото Sturgeon е посочен еднократен времеви праг от три часа за задействане на обезщетение в случай на закъснение. Въпреки това, натрупаният опит след приемането на Регламент 261/2004 показва, че много от закъсненията не могат да бъдат отстранени в рамките на тричасовия праг, посочен във въпросното решение, а ниският праг може да увеличи броя на отменените полети, ако въздушните превозвачи намаляват верижния ефект от закъснените полети върху следващите полети чрез отмяна на един или няколко полета, за да пренасочат въздухоплавателното средство за следващ полет. В повечето случаи пътникът все пак би предпочел закъснение пред отмяна на полета, тъй като има по-голяма сигурност, че ще пристигне до дестинацията си при първа възможност. По много маршрути честотата на полетите е ограничена и в случай на отмяна пътникът не може да бъде незабавно премаршрутиран. Следователно увеличаването на времеви праг представлява предимство за пътника.
- (11a) С оглед на запазването на свързаността праговете, над които закъсненията поражда право на обезщетение, следва да бъдат увеличени, за да се отчете финансовото отражение и въздействието във връзка с конкурентоспособността върху сектора. По този начин ще бъде възможно да се избегне стимулирането на по-честата отмяна на полети, ограничаването на броя на обслужваните маршрути или намаляването на свързаността, предлагана на пътниците в дългосрочен план. За да се гарантира, че за пътниците в рамките на ЕС съществуват еднакви условия за обезщетение, прагът следва да бъде един и същ за всички пътувания в Съюза.

- (11б) Стандартизираното обезщетение в първоначалния текст на Регламент 261/2004 служи за компенсиране на обща за всички пътници загуба на време, докато икономическите проучвания показват, че в много случаи сумите, определени в първоначалния текст на регламента, надхвърлят стойността на претърпените от пътниците вреди. Поради това е целесъобразно да се определят различни прагове за обезщетение в зависимост от разстоянието на полета, при който са възникнали проблеми, и закъснението при пристигане.
- (11в) В съответствие с усилията на Съюза за насърчаване на неутрална по отношение на климата и екологосъобразна мобилност е целесъобразно също така да се гарантира, че регулаторните рамки за правата на пътниците в различните видове транспорт се сближават във възможно най-голяма степен и че обезщетенията между отделните видове транспорт се изравняват.
- (12) С цел да се гарантира правна сигурност, в Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да се потвърди, че промяната на разписанията на полетите има сходно въздействие върху пътниците като отмяната на полетите или закъсненията и следва да поражда същите права.
- (13) Пътниците, изпуснали свързващ полет като част от пътуването в резултат на проблем с предходен полет, следва да получат подходяща помощ, докато чакат за премаршрутиране. В такива случаи, в съответствие с принципа на равно третиране, пътниците следва да имат право на обезщетение при достигане на крайния пункт на пристигане на своя алтернативен полет или транспорт, подобно на пътниците, засегнати от проблеми при преките полети.
- (13а) В момента на резервацията и преди закупуването на билетите въздушните превозвачи или когато е целесъобразно, посредниците следва ясно да информират пътниците дали техните планове за пътуване ще бъдат обхванати от единен договор за въздушен транспорт и за техните права съгласно регламента, особено по отношение на изпуснатите свързващи полети.
- (14) За да се подобри защитата на пътниците, следва да се изясни, че пътниците, чийто полет е забавен, се ползват от права на помощ и обезщетение, независимо от това дали чакат на летищния терминал, или вече са настанени на борда на въздухоплавателното средство. Въпреки това, тъй като настанените на борда пътници нямат достъп до услугите, предлагани на терминала, на тях следва да им се предоставят повече права по отношение на основните нужди и правото на слизване. Правото на слизване може да бъде ограничено само при наличие на причини, свързани с безопасността, имиграцията, контрола на въздушното движение или сигурността. Ако даден въздушен превозвач е на път да свали пътници, но е информиран от органите за контрол на въздушното движение, че полетът предстои да излети, следва да му бъде разрешено да откаже да свали пътниците.

- (15) Когато пътник е избрал премаршрутиране при първа възможност, въздушният превозвач често обвързва премаршрутирането с наличността на свободни места в рамките на собствените си услуги, като по този начин лишава своите пътници от възможността да бъдат премаршрутирани по-бързо чрез алтернативни услуги. Поради това превозвачът следва да предложи и други възможности за премаршрутиране, включително до алтернативно летище, по друг маршрут, с услугите на друг превозвач или с други видове транспорт, когато това може да ускори премаршрутирането. Алтернативното премаршрутиране следва да зависи от наличността на свободни места. Ако въздушният превозвач не е предложил премаршрутиране и общото време за чакане е удължено с най-малко три часа, пътникът следва да има право да организира собственото си премаршрутиране, за да достигне своя краен пункт на пристигане без ненужно забавяне. Такова премаршрутиране следва да се извършва при определени условия за сметка на въздушния превозвач и при сравними транспортни условия.
- (15a) При премаршрутирането на пътници въздушните превозвачи следва да се стремят да гарантират, че пътниците могат да пътуват със своя багаж, включително с регистриран и нерегистриран багаж. Въздушният превозвач следва да получи разрешение от пътника да действа по друг начин, ако ограниченията върху превоза на багаж са причинили допълнителни закъснения на пътниците, очакващи премаршрутиране, без да се засяга неговата отговорност по отношение на багажа на пътниците, уредена с Регламент № 2027/97 и Конвенцията от Монреал.
- (15б) Сравнимостта на транспортните условия може да зависи от редица фактори и от обстоятелствата. Когато това е възможно и не води до допълнително закъснение, пътниците не следва да бъдат настанявани на място в по-ниска класа транспортни услуги в сравнение с посочената в резервацията. Премаршрутирането следва да се предлага без допълнителни разходи за пътника дори ако пътниците са премаршрутирани с друг въздушен превозвач, с различен вид транспорт, в по-висока класа или на по-висока тарифа от платената за първоначалната услуга. Следва да се положат разумни усилия за избягване на допълнителни връзки. Когато се използва друг въздушен превозвач или алтернативен вид транспорт за премаршрутиране, общото време за пътуване следва да бъде възможно най-близо до времето за пътуване по разписание на първоначалния полет, в същата или в по-висока класа, ако е необходимо. Ако са налични няколко полета със сравним график, пътниците, които имат право на премаршрутиране, следва да приемат предложението за премаршрутиране, направено от въздушния превозвач, включително за въздушните превозвачи, които си сътрудничат с опериращия въздушен превозвач. Ако за първоначалния полет е била резервирана помощ за лица с увреждания или с намалена подвижност, тази помощ следва да бъде достъпна и по алтернативния маршрут в съответствие с Регламент 1107/2006.

- (16) На пътниците следва да се предложи помощ от времето на излитане по разписание до заминаването на техния полет или алтернативен транспорт. Понастоящем въздушните превозвачи носят неограничена отговорност за настаняване на пътниците в случай на извънредни обстоятелства с голяма продължителност. Тази несигурност, свързана с липсата на предвидимо ограничение във времето, може да застраши финансовата стабилност на превозвача със съответните отрицателни последици за пътниците по отношение на свързаността. Поради това въздушният превозвач следва да е в състояние да ограничи предоставянето на настаняване до три нощувки. Освен това изготвянето на планове за действие в извънредни ситуации и бързото премаршрутиране следва да намалят риска от блокиране на пътниците за дълъг период от време.
- (17) [...]
- (18) Потребностите на пътниците със специфични нужди, като например лица с увреждания, лица с намалена подвижност, деца, бебета, бременни жени и лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, например с тежка форма на диабет или епилепсия, може да изискват специално внимание от страна на опериращия въздушен превозвач. По-специално може да се окаже по-трудно да се организира настаняване при възникване на проблеми с полета. Следователно за тези категории пътници не следва да се прилагат никакви ограничения на правото на настаняване в случаи на извънредни обстоятелства, при условие че те са информирали своевременно опериращия въздушен превозвач.
- (18a) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирали въздушен транспорт като част от пакетно пътуване. Преразглеждането има за цел да подобри допълнително съгласуваността между Директива (ЕС) 2015/2302⁶ и регламента. Във връзка с това пътниците не могат да натрупват съответните права, по-специално съгласно двата законодателни акта.
- (19) Настоящите равнища на закъснения и отменени полети в ЕС не се дължат единствено на въздушните превозвачи. С цел стимулиране на всички участници във веригата на въздухоплаването да търсят ефикасни и навременни решения за намаляване до минимум на неудобствата, които закъсненията и отменените полети причиняват на пътниците, въздушните превозвачи следва да имат право да търсят правна защита от трети страни, които са допринесли за събитието, от което възниква задължението за обезщетяване или други задължения.

⁶ ОВ L 326, 11.12.2015 г.

- (19a) По дело C-502/18 (*České aerolinie*) Съдът на Европейския съюз постанови, че в случай на свързващи полети, попадащи в обхвата на регламента, всеки опериращ въздушен превозвач, който участва в изпълнението на поне един от тези свързващи полети, е длъжен да обезщети пътника съгласно настоящия регламент, независимо дали е имало проблеми с полета, който този въздушен превозвач е извършил, или не. Въпреки че в регламента се припомня, че опериращите превозвачи, изпълняващи задължения по него, могат да потърсят обезщетение от трета страна, проучването показва слаба ефективност на правото на защита, припомнено в регламента. В резултат на това въздушните превозвачи от Съюза понасят несъразмерна финансова тежест в сравнение с въздушните превозвачи извън Съюза. С цел да се възстанови конкурентоспособността на въздушните превозвачи от Съюза в съответствие с препоръките в доклада на Драги и да се запази свързаността в дългосрочен план, преразглеждането на Регламент 261/2004 следва да ограничи отговорността на въздушния превозвач до полетите, които той извършва като опериращ въздушен превозвач.
- (20) Регламент (ЕО) № 2111/2005 налага задължение за информиране на пътника за самоличността на опериращия въздушен превозвач, а Директива 93/13/ЕО налага задължения за предоставяне на информация относно реда и условията. Пътниците следва не само да бъдат правилно информирани за своите права в случаи на проблем с полета, но те също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за тях веднага след като информацията е налична. Тази информация следва да се предоставя и когато пътникът е закупил билета чрез посредник, установен в Съюза. Тази информация следва да се предоставя най-малко от въздушния превозвач или от посредника в достъпен формат и когато е целесъобразно, чрез т.нар. „насочени известия“ от мобилни приложения или други цифрови средства.
- (20a) За да се гарантира по-добро прилагане на правата на пътниците, националните правоприлагащи органи следва да наблюдават прилагането на регламента и да вземат решения относно подходящи санкции, за да стимулират спазването на настоящия регламент.
- (21) За да се гарантира по-добро прилагане на правата на пътниците, държавите членки следва да предоставят на потребителите достъп до механизми за извънсъдебно разрешаване на спорове, след като тези потребители неуспешно са подали жалба или искане до въздушния превозвач или посредника. Тези механизми не следва да засягат правото на държавите членки да определят дали участието на въздушните превозвачи или посредниците следва да бъде задължително.

- (21a) Когато пътниците изберат да им бъдат възстановени разходите след настъпил проблем, те следва своевременно да получат автоматично възстановяване на разходите, без да попълват специално искане.
- (22) Пътниците следва да бъдат адекватно информирани относно съответните процедури за подаване на искания за обезщетение и жалби до въздушни превозвачи и следва да получат своевременен отговор. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, сроковете за отговор могат да бъдат удължени. Пътниците следва също така да имат възможност да повдигат индивидуални спорове вследствие на жалби или искания чрез извънсъдебни мерки. Въпреки това, тъй като правото на ефективни правни средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да възпрепятстват, нито да попречат на достъпа на пътниците до съд.
- (22a) За да се даде възможност на пътниците и потребителите да упражняват правата си по отношение на искания, жалби и индивидуални спорове, те следва да могат да подават пряко и лично заявление до въздушните превозвачи, посредниците или съответните органи съгласно настоящия регламент по ясен и достъпен начин.
- (23) [...]
- (24) [...]
- (25) [...]
- (26) [...]
- (27) Като се има предвид Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания, за да се гарантира, че повредата, унищожаването или загубата на оборудване за придвижване или нараняването или смъртта на признати кучета придружители се обезщетява в пълен размер на стойността за замяна, въздушните превозвачи следва да предлагат на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1107/2006, възможността да подадат специална безплатна декларация за интерес, която съгласно Конвенцията от Монреал им позволява да поискат пълен обезщетение.

- (27a) Лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност следва да има право незабавно да получи от въздушните превозвачи необходимата временна замяна на оборудването за придвижване, транспортирано като регистриран багаж, в случай на загуба, унищожаване или повреда. Тъй като признатите кучета придружители не могат да бъдат лесно заменени, следва да се предоставят други временни решения за заместване на тяхната загуба, смърт или нараняване.
- (28) Понякога пътниците не са наясно относно размерите, теглото и броя на единиците багаж, които могат да вземат на борда. С цел да се гарантира, че пътниците са напълно наясно относно допустимия багаж, включен в техния билет, както за нерегистрирания, така и за регистрирания багаж, въздушните превозвачи следва ясно да посочат тази информация при резервацията и на летището. За да се осигури достатъчен личен комфорт по време на пътуването, и както беше признато в решението на Съда на Европейския съюз по дело C-487/12 (Vueling), на пътниците следва да им бъде разрешено да вземат безплатно в пътническия салон лични вещи, представляващи необходим аспект от техния превоз, при условие че тези вещи отговарят на приложимите изисквания за безопасност и сигурност и са съобразени с разумните изисквания по отношение на теглото и размерите. Под лични вещи, считани за необходим аспект от превоза на пътниците, се разбират вещи, които са от съществено значение по време на пътуването и могат да включват паспорти и други документи за пътуване, основни лекарства, лични устройства и материали за четене, както и храни и напитки, съответстващи на продължителността на полета.
- (28a) Пътниците следва да бъдат информирани при резервацията в ясен и достъпен формат за максималните размери и тегло на багажа, който могат да носят със себе си в пътническия салон. Без да се засяга принципът на свобода на ценообразуването, въздушните превозвачи следва да определят разумна политика по отношение на размерите на ръчния багаж, която да позволява на пътниците да вземат ръчен багаж в пътническия салон, при условие че той отговаря на приложимите изисквания за безопасност и сигурност. Предвид различията в политиките на въздушните превозвачи е целесъобразно при прегледа на Регламент (ЕО) № 1008/2008 да се направи оценка на възможността за установяване на единни минимални правила за ръчния багаж.

- (29) Музикалните инструменти могат да имат огромна парична, художествена и историческа стойност. Освен това музикалните инструменти са инструменти, свързани с професионалната дейност на музикантите, с които те редовно репетират и изнасят концерти и които не могат лесно да бъдат заменени. Поради това пътниците следва да имат право да носят в пътническия салон музикални инструменти на своя собствена отговорност, при условие че тези инструменти съответстват на правилата за капацитет, безопасност и сигурност и политиката на въздушния превозвач за максимално допустим багаж. Когато са изпълнени изискванията за капацитет, безопасност и сигурност, въздушният превозвач следва да се стреми да позволи на пътниците да превозват музикални инструменти на допълнителни места, при условие че заплащат съответните тарифи. Когато това не е възможно, музикалните инструменти следва по възможност да се превозват при подходящи условия в багажното отделение на въздухоплавателното средство. Регламент (ЕО) № 2027/97 следва да бъде съответно изменен.
- (30) [...]
- (31) Като се имат предвид кратките срокове за подаване на жалби във връзка с правата и задълженията, обхванати от Регламент 2027/97, въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците възможност да подадат жалба, като предоставят формуляр за жалби в достъпен формат, съобразявайки се както с пътниците с увреждания, така и с лицата, които не използват цифрови инструменти, най-малко в своите мобилни приложения и на уебсайтовете си. Този формуляр следва да позволява на пътника незабавно да подаде жалба относно повреден, закъснял или изгубен багаж.
- (32) Член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета вече не е актуален, тъй като въпросите, свързани със застраховането, понастоящем се уреждат от Регламент (ЕО) № 785/2004. Поради това той следва да бъде заличен.
- (33) Необходимо е въздушните превозвачи редовно да изменят паричните граници, посочени в приложението към Регламент (ЕО) № 2027/97, с оглед отчитане на икономическото развитие, в съответствие с прегледа, извършван от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.

- (33a) В доклада на Драги се подчертават решаващата роля на транспорта за конкурентоспособността на Съюза и рискът от пренасочване на дейността от транспортните центрове в Съюза към тези в съседните на Съюза държави, произтичащ от асиметричните разпоредби. Регламент 261/2004 се прилага по отношение на пътници, заминаващи от летище, разположено в трета държава, към летище, разположено на територията на държава членка, в която се прилага Договорът, само ако опериращият въздушен превозвач по съответния полет е въздушен превозвач от Съюза. В срок от три години от датата на прилагане на настоящия регламент Комисията следва да оцени доколко е осъществимо да бъде преразгледан обхватът на настоящия регламент с оглед на по-нататъшното подобряване на равнището на защита на пътниците и еднаквите условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави.
- (33б) В контекста на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 следва да разгледа възможността за механизъм за защита на пътниците в случай на несъстоятелност на въздушния превозвач.
- (34) [...]
- (35) [...]
- (36) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно защита на правата на пътниците във въздушния транспорт по справедлив и балансиран начин, като се вземат предвид конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването в Съюза и необходимостта от поддържане на свързаността за пътниците в дългосрочен план, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата му може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от ДЕС. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент 261/2004 се изменя, както следва:

0. Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„С настоящия регламент се установяват, при посочените в него условия, минимални права за пътниците във въздушния транспорт, в случай че:

- а) им е отказан достъп на борда;
- б) техният полет е отменен, закъснял или реорганизиран;
- в) са изпуснали свързващ полет;
- г) са настанени на място в по-висока или по-ниска класа.“

аа) Параграфи 2 и 3 се заличават.

1. Член 2 се изменя, както следва:

-а) определението в буква б) се заменя със следното:

„опериращ въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който извършва или възнамерява да извърши полет в съответствие с договор за въздушен транспорт с пътник или от името на друго юридическо или физическо лице, сключило договор с този пътник. Оперираният въздушен превозвач, който за изпълнението на своите полети използва въздухоплавателно средство на друг въздушен превозвач, със или без екипаж на този друг превозвач, се счита за опериращ въздушен превозвач за целите на настоящия регламент.“

а) определението в буква в) се заменя със следното:

„въздушен превозвач от Съюза“⁷ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008 от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността⁸.“

⁷ Привеждането в съответствие в целия текст ще бъде част от редакцията от юрист-лингвистите.

⁸ ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

- б) определението в буква г) се заменя със следното:
„организатор“⁷ означава лице по смисъла на член 3, точка 8 от Директива (ЕС) 2015/2302⁹;
- ба) определението в буква д) се заменя със следното:
„туристически пакет“ означава комбинация от пътнически услуги съгласно определението в член 3, точка 2, от Директива (ЕС) 2015/2302;
- бб) определението в буква е) се заменя със следното:
„билет“ означава валидно доказателство, независимо от неговата форма, за наличие на договор за въздушен транспорт.
- бв) определението в буква ж) се заличава;
- бг) определението в буква з) се заменя със следното:
„краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на полета или на последния свързващ полет при пътуване.
- в) определението в буква и) се заменя със следното:
„лице с увреждания“ и „лице с намалена подвижност“⁷ означават лице, което има постоянно или временно физическо, психично, умствено или сетивно увреждане, което при взаимодействие с различни пречки може да му попречи да използва пълноценно и ефективно транспорта наравно с другите пътници, или чиято мобилност при използване на транспорт е намалена поради възрастта;
- ва) определението в буква й) се заменя със следното:
„отказан достъп на борда“ означава отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се явили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 4, параграф 0, или предварително информиране на пътници за това, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля, без да се засягат случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване;
- вб) определението в буква к) се заменя със следното:

⁹ ОВ L 326, 11.12.2015 г., стр. 1.

„доброволец“ означава пътник, който се е представил за качване на борда съгласно условията, изложени в член 4, параграф 0, и реагира положително на призива на въздушния превозвач за пътници, готови да не се качат на борда за техния полет в замяна на определени облаги;“

г) определението в буква л) се заменя със следното:

„отмяна“ означава неизпълнение на полет, който е предварително планиран и за който е издаден договор за въздушен транспорт. Полет, при който въздухоплавателното средство е излетяло, но по каквато и да е причина е било пренасочено към летище, различно от посоченото в билета летище на пристигане, или за връщане на летището на заминаване, и не е могло да продължи към посоченото в билета летище на пристигане, се счита за отменен, освен ако действителното летище на пристигане и посоченото в билета летище на пристигане не обслужват същия град, същата агломерация или същия регион и въздушният превозвач не е осигурил на пътника превоз до посоченото в билета летище на пристигане. Случаят, при който на пътник е издаден билет за полет и часът на заминаване, посочен на билета на пътника, е изтеглен за по-рано с повече от един час, освен ако няма промяна във времето за регистрация и качване на борда или ако пътникът не е взел реорганизирания полет, също се счита за отмяна.“

д) добавят се следните определения:

„аа) „трета страна“ означава всяка страна или част от територията на държава членка, за която Договорите не се прилагат;

аб) „закъснение при заминаване“ означава разликата във времето между часа на заминаване, посочен в билета на пътника, и действителния час на заминаване на полета;

ав) „закъснение при пристигане“ означава разликата във времето между часа на пристигане, посочен в билета на пътника, и действителния час на пристигане на полета;

аг) „класа на пътуване“ означава част от пътническия салон на въздухоплавателното средство, която се характеризира с различни седалки, различна конфигурация на седалките или всяка друга разлика спрямо стандартната услуга, която се предоставя на пътниците в други части на пътническия салон;

жа) „договор за въздушен транспорт“ означава договор за превозване, сключен между въздушен превозвач или негов упълномощен представител и пътник за осигуряване на един или повече полети;

м) „извънредни обстоятелства“ означава обстоятелства, които по своя характер не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на засегнатия въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол. За целите на настоящия регламент в приложението са представени неизчерпателни списъци на извънредни обстоятелства и обстоятелства, които не се считат за извънредни;

- н) „полет“ означава въздушнотранспортна операция, извършвана от едно-единствено въздухоплавателно средство между две летища, посочени на билета, чрез предварително определени маршрут, разписание и единен идентификационен номер; междинни спирания единствено за технически и оперативни цели не се вземат под внимание;
- о) „свързващ полет“ означава полет, който по силата на единен договор за въздушен транспорт е предназначен да даде на пътника възможността да достигне до пункт за прехвърляне, за да излети с друг полет, или когато е целесъобразно в контекста, означава другия полет, заминаващ от пункта за прехвърляне;
- оа) „междинно кацане“ означава умишлено прекъсване на пътуването по силата на договор за въздушен транспорт за период от време, по-дълъг от необходимия за директен транзит или, при смяна на полети, за период, който обикновено продължава до часа на заминаване на следващия свързващ полет и включва по изключение нощувка;
- п) „пътуване“ означава полет или свързващи полети за превоз на пътници от първоначалния пункт на заминаване до крайния пункт на пристигане в съответствие с единен договор за въздушен транспорт. Пътуването на отиване и пътуването на връщане трябва да се считат за отделни пътувания;
- р) [...]
- с) [...]
- т) [...]
- у) [...]
- ф) „час на заминаване“ означава времето, когато въздухоплавателното средство напуска самолетната стоянка за заминаване чрез изтласкване или на собствен ход (извънблоково време);
- х) „час на пристигане“ означава времето, когато въздухоплавателното средство достига самолетната стоянка за пристигане и ръчната спирачка за паркиране е включена (блоково време);
- ц) „забавяне на пистата“ означава време над 30 минути, през което при заминаване въздухоплавателното средство остава на земята между момента на затваряне на неговите врати и часа на излитането му, а при пристигане — между момента на приземяване на въздухоплавателното средство и момента на отваряне на неговите врати;
- ч) „нощ“ означава периода между полунощ и 6,00 ч. сутринта;
- ш) [...]
- ша) „дете“ означава лице на възраст под 14 години, считано от датата на заминаване на полета или първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт;
- шб) „бебе“ означава лице на възраст под две години, считано от датата на заминаване на полета или първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт;

- щб) „траен носител“ означава всеки инструмент, който дава възможност на пътника да съхранява информация така, че тя да е достъпна за бъдещи справки за период от време, достатъчен за целите на информацията, и който позволява непромененото възпроизвеждане на съхранената информация;
- щв) „достъпен формат“ означава формат, който дава на лицето с увреждания или с намалена подвижност достъп до всякаква имаща отношение информация, включително възможността лицето да разполага с достъп, който е също толкова практичен и удобен, колкото е достъпът за лице без никакво нарушение или увреждане, и който отговаря на изискванията за достъпност, определени в съответствие с приложимото законодателство, като например приложение I към Директива (ЕС) 2019/882;
- щг) „проблем“ означава отказан достъп на борда съгласно определението в буква й), отмяна съгласно определението в буква л), забавяне на пистата съгласно определението в буква ц), закъснение при заминаване съгласно определението в буква аб) или закъснение при пристигане съгласно определението в буква ав);
- щд) „първоначален пункт на заминаване“ означава точката на заминаване на полета или на първия свързващ полет при пътуване.“

2. Член 3 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:

а) имат билет за съответния полет
или

б) са прехвърлени от въздушния превозвач или посредника от полета, за който са имали билет, на друг полет, независимо от причината.“

аа) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Настоящият регламент не се прилага за пътници, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти. Въпреки това той се прилага за пътници с билети, издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на друга търговска програма, от въздушен превозвач или посредник.“

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Без да се засягат разпоредбите на член 8, параграф 3, буква г), настоящият регламент се прилага само за пътници, транспортирани с моторизирано въздухоплавателно средство с неподвижни крила.

ба) параграф 5 се заменя със следното:

„5. Ако не е предвидено друго, опериращият въздушен превозвач отговаря за изпълнението на задълженията по настоящия регламент.“

в) Параграф 6 се заменя със следното:

„6. Без да се засяга член 12 от настоящия регламент, настоящият регламент се прилага и за пътници, транспортирани съгласно договори за пакетни туристически пътувания, освен ако договорът за пакетно туристическо пътуване не е прекратен или изпълнението му не е засегнато по причини, различни от проблем с полета.“

г) Добавя се следният параграф:

„7. Член 7 от настоящия регламент относно обезщетението не се прилага, ако проблемът възникне при свързващ полет, който заминава от летище в Гренландия и пристига на летище в нея.“

д) Добавя се следният параграф:

„8. Настоящият регламент не засяга правната позиция на Кралство Испания по отношение на територията на Гибралтар, както и провлака и изграденото на него летище.

Регламентът се прилага за летище Гибралтар, когато след уреждане на спора с Обединеното кралство, Кралство Испания е в състояние да упражнява ефективен контрол върху въпросното летище и да гарантира прилагането на правилата, определени в настоящия регламент, по отношение на това летище. Кралство Испания уведомява Комисията, когато тези условия са изпълнени, и Комисията публикува това уведомление в Официален вестник. Настоящият регламент се прилага за това летище от [първия ден на месеца, следващ] датата на въпросното публикуване“.

3. Член 4 се изменя, както следва:

-а) добавя се параграф 0:

„0. Настоящият член се прилага за пътници, които се явят за качване на борда на изхода, след регистрация онлайн или регистрация на летището, както е предвидено и в часа, посочен предварително и в писмена форма (включително по електронен път) от опериращия въздушен превозвач или от посредника, или ако не е посочен час на

качване на борда, не по-късно от 45 минути преди часа на заминаване, посочен на билета на пътника. Настоящият член се прилага и за пътници, които не се явят за качване на борда, когато са били предварително информирани, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля.“

-аа) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Когато опериращ въздушен превозвач по разумни причини очаква да откаже достъп на борда, той незабавно информира съответните пътници. Същевременно опериращият въздушен превозвач посочва на съответните пътници техните специфични права, приложими по случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на премаршрутирането и възстановяването на разходи съгласно член 8 и помощта съгласно член 9.

Оперираният въздушен превозвач отправя призив за доброволци, готови да не се качат на борда за полета си в замяна на определени облаги при условия, договорени между доброволеца и опериращия въздушен превозвач. Това споразумение с доброволеца за облагите замества правото на пътника на обезщетение, посочено в член 7, параграф 1 само ако доброволецът го одобри с подписан документ или по какъвто и да е електронен път на траен носител. При липса на такова одобрение доброволецът получава обезщетение в съответствие с член 7, параграф 1 от опериращия въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказа на достъп на борда.“

-аб) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Ако броят на явилите се доброволци не е достатъчен, за да могат останалите пътници с билети да се качат на борда, тогава опериращият въздушен превозвач може да откаже достъп на борда на пътници против тяхната воля, без да се засягат пътниците, посочени в член 11.“

а) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Оперираният въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, незабавно посочва на съответните пътници информацията относно разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16ав.

Оперираният въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, предлага без неоправдано забавяне на съответните пътници по ясен начин избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8. Чрез дерогация от член 8, параграф 1, буква а), когато съответните пътници имат право на

възстановяване на разходите, възстановяването се извършва без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказа на достъп на борда.

Опериращият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, предлага на съответните пътници помощ в съответствие с член 9. Чрез дерогация от член 9, параграф 1, първо тире, незабавно се предоставят напитки.

Опериращият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда на пътници против тяхната воля, обезщетява съответните пътници в съответствие с член 7, параграф 1 без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказа на достъп на борда.“

б) добавят се следните параграфи:

„4. Параграфи 2 и 3 се прилагат и за обратни полети, когато на пътника е отказан достъп на борда на основание, че той не е използвал предходен полет по същия договор за въздушен транспорт.

5. Когато пътникът или посредник поиска коригиране на правописна грешка във фамилията или името (имената) на един или на няколко пътници или изменение в тях при административна промяна, опериращият въздушен превозвач извършва корекцията или изменението поне веднъж до 48 часа преди заминаването без допълнителни такси за пътника или посредника.“

4. Член 5 се изменя, както следва:

-а) добавя се параграф 0:

„0. В случай на отмяна на полет опериращият въздушен превозвач на отменения полет незабавно информира съответните пътници. Същевременно опериращият въздушен превозвач посочва на съответните пътници техните специфични права, приложими по случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на премаршрутирането и възстановяването на разходи съгласно член 8 и помощта по член 9, както и информацията относно процеса за искане на обезщетението, определено в член 7, и относно разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16ав.

Опериращият въздушен превозвач посочва на съответните пътници без неоправдано забавяне причините за отмяната. Пътниците имат право при поискване да получат в

писмен вид изложение на причините за отмяната. Оперираният въздушен превозвач предоставя тази информация по ясен начин в срок от седем календарни дни от подаването на искането.“

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Оперираният въздушен превозвач по отменения полет предлага на съответните пътници без неоправдано забавяне по ясен начин избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8.“

аб) добавят се параграфи 1а и 1б:

„1а. Оперираният въздушен превозвач предлага на съответните пътници помощ в съответствие с член 9.

1б. Пътниците имат право да получат обезщетение от оперирания въздушен превозвач по отменения полет в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато изберат възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в), или когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо праговете, определени в член 7, параграф 1а, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б). За тази цел въздушният превозвач систематично предоставя на пътника предварително попълнен формуляр в достъпен формат и на траен носител. Въздушният превозвач предоставя отговор в срока, определен в член 7, параграф 2а.“

ав) параграф 2 се заличава.

б) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е била причинена от извънредни обстоятелства и не е могла да бъде избегната дори ако въздушният превозвач е бил взел всички разумни мерки. Позоваване на такива извънредни обстоятелства може да се прави само доколкото те засягат съответния полет или поне един от трите предходни полета в ротацията, планирана за изпълнение от същото въздухоплавателно средство, и при условие че съществува пряка причинно-следствена връзка между настъпването на въпросното обстоятелство и отмяната на полета. Тежестта на доказване относно наличието на тази пряка причинно-следствена връзка се носи от оперирания въздушен превозвач.

4. Не съществува право на получаване на помощ съгласно параграф 1а и на обезщетение съгласно параграф 1б, ако пътниците са били информирани за отмяната най-малко 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника. Тежестта на доказване във връзка с въпросите относно извършването и времето на извършване на информирането на пътника за отмяната на полета се носи от оперирания въздушен превозвач.

в) [...]

5. Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Закъснение

0. Когато опериращ въздушен превозвач очаква закъснение на полет, той незабавно информира съответните пътници, най-късно да часа на заминаване, посочен на билета на пътника. Доколкото е възможно, пътниците получават редовно актуализирана информация в реално време. Същевременно оперираният въздушен превозвач посочва на съответните пътници техните специфични права, приложими по случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на помощта съгласно член 9, информацията относно процеса на искане на обезщетението, определено в член 7, и разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16ав.

Оперираният въздушен превозвач без неоправдано забавяне посочва на съответните пътници причините за закъсненията. Пътниците имат право при поискване да получат в писмен вид изложение на причините за закъснението при пристигане. Оперираният въздушен превозвач по закъснелия полет предоставя тази информация по ясен начин в срок от 7 календарни дни от подаването на искането.

1. Оперираният въздушен превозвач предлага на съответните пътници помощ в съответствие с член 9.

1а. Когато времето за чакане бъде удължено най-малко с праговете, определени в член 7, параграф 1а, след часа на заминаване, посочен в билета на пътника, оперираният въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници избор между премаршрутиране и възстановяване на разходите в съответствие с член 8.

2. Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от опериращия въздушен превозвач по закъснелия полет в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо праговете, определени в член 7, параграф 1а.

Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от опериращия въздушен превозвач по закъснения полет в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато изберат възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в), или когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо праговете, определени в член 7, параграф 1а, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б).

3. [...]

3а. Настоящият член се прилага също, ако часът на заминаване, посочен на билета на пътника, е бил отложен от опериращия въздушен превозвач.

Не съществува право на получаване на помощ съгласно параграф 1 и на обезщетение съгласно параграф 2, ако пътникът е бил информиран за такава промяна най-малко 14 календарни дни преди часа на заминаване, посочен на билета на пътника.

Тежестта на доказване във връзка с това дали и кога пътникът е бил информиран за промяната на часа се носи от опериращия въздушен превозвач.

4. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че закъснението при пристигане е било причинено от извънредни обстоятелства и закъснението не е могло да бъде избегнато дори ако въздушният превозвач е бил взел всички разумни мерки. Позоваване на такива извънредни обстоятелства може да се прави само доколкото те засягат съответния полет или поне един от трите предходни полета в ротацията, планирана за изпълнение от същото въздухоплавателно средство, и при условие че съществува пряка причинно-следствена връзка между настъпването на въпросното обстоятелство и закъснението при заминаване на следващия полет. Тежестта на доказване относно наличието на тази пряка причинно-следствена връзка се носи от опериращия въздушен превозвач.

5. [...]"

6. Вмъкват се следните членове:

„Член 6-2а

Забавяне на пистата

0. В случай на забавяне на пистата опериращият въздушен превозвач предоставя на пътниците, доколкото е възможно, редовно актуализирана информация в реално време.

1. При спазване на ограниченията, свързани с безопасността или сигурността, когато има забавяне на пистата, опериращият въздушен превозвач осигурява подходящо отопление или охлаждане на пътническия салон, безплатен достъп до тоалетни на борда и необходимото внимание на лицата, посочени в член 11. Освен ако това не би удължило забавянето на пистата или не може да бъде съчетано с изпълнението на изискванията за авиационна безопасност или авиационна сигурност, опериращият въздушен превозвач осигурява също безплатна питейна вода на борда на самолета.
2. Когато забавянето на пистата достигне максимум три часа на летище, разположено на територията на държава членка, към която се прилага Договорът, въздухоплавателното средство се придвижва до изхода или друго подходящо място за слизване, където на пътниците се разрешава да слязат. Извън този срок забавянето на пистата може да бъде продължено само ако са налице причини, свързани с безопасността, имиграцията, контрола на въздушното движение или сигурността, поради които въздухоплавателното средство не може да напусне своята позиция на пистата.
3. Пътниците, които са слезли в съответствие с параграф 2, имат правата, предвидени в член 6 и член 11, като се вземат предвид забавянето на пистата и часът на заминаване, посочен на билета на пътника.

Член 6а

Изпуснат свързващ полет по време на пътувания, изпълнявани съгласно единен договор за въздушен транспорт

1. Когато пътник изпусне свързващ полет по време на пътуване в резултат на проблем с предходен полет, опериращият въздушен превозвач по предходния полет с проблема, е отговорен да осигури на пътника премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) и помощ в съответствие с член 9.
- 1а. Когато опериращият въздушен превозвач не може да премаршрутира пътника в рамките на определените в член 7, параграф 1а прагове, изчислени от часа на заминаване, посочен на билета на пътника за изпуснатия свързващ полет, опериращият въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници по ясен начин избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8.

2. Пътниците също имат право да получат, при поискване, обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблема, в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, ако пътникът достигне своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо праговете, определени в член 7, параграф 1а.

Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблема, в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато изберат възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в), или когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо праговете, определени в член 7, параграф 1а, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б).

2а. Когато пътник планира междинно кацане и това кацане бъде осъществено, летището, на което е осъществено междинното кацане, се счита за крайния пункт на пристигане на пътника.

3. [...]

4. [...]"

7. Член 7 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. В случай на проблем се прилагат следните размери на обезщетение при условията, определени в член 4, 5, 6 или 6а и в настоящия член:

а) 300 EUR за пътувания на разстояние до 3500 километра и всички пътувания в рамките на Съюза;

б) 500 EUR за пътувания на разстояние над 3500 километра.

Чрез дерогация от предходната алинея, за пътувания между най-отдалечените региони и друга територия на държава членка, за която се прилагат Договорите, размерът на обезщетението се определя въз основа на действителното разстояние на пътуванията.“

аа) добавя се параграф 1а:

„1а. В случай на закъснение при пристигане след премаршрутиране вследствие на отмяна съгласно член 5, закъснение при пристигане съгласно член 6 или закъснение при пристигане след пропуснат свързващ полет съгласно член 6а, правото на обезщетение възниква за закъснения при пристигане, по-големи от:

- а) четири часа за пътувания на разстояние до 3500 километра и всички пътувания в рамките на Съюза;
- б) шест часа за пътувания на разстояние над 3500 километра.“

аб) добавя се параграф 1б:

„1б. При определяне на разстоянията за целите на настоящия регламент основата е разстоянието между първоначалния пункт на заминаване и крайния пункт на пристигане. В случай на свързващ полет се вземат предвид само първоначалния пункт на заминаване и летището на крайния пункт на пристигане. Тези разстояния се измерват по метода на маршрута по голямата окръжност.“

б) параграфи 2 и 3 се заменят със следното:

2. Когато пътникът е избрал да продължи своето пътуване съгласно член 8, параграф 1, буква б) и възникне друг проблем при премаршрутиране, правото на обезщетение на пътника може да възникне само веднъж по време на неговото пътуване до крайния пункт на пристигане.

2а. Искания за обезщетение по настоящия член се подават от пътника в срок от шест месеца от действителната дата на заминаване, посочена на билета на пътника. В срок от 14 календарни дни от подаването на искането опериращият въздушен превозвач изплаща обезщетението или предоставя на пътника обосновка защо не е изплатено обезщетение, включително ако е приложимо, ясно и обосновано обяснение съгласно член 5, параграф 3 или член 6, параграф 4 относно извънредните обстоятелства. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни.

В случай че опериращият въздушен превозвач не изплати поисканото обезщетение, пътникът може да подаде жалба в съответствие с член 16ав.

3. Обезщетението се изплаща в брой или, ако е договорено с пътника в подписан документ или по друг електронен път на траен носител, по друг начин.

4. [...]

5. [...]“

ба) параграф 4 се заличава.

8. Член 8 се заменя със следното:

Право на възстановяване на разходите или премаршрутиране

1. При проблем на пътниците се предлага безплатно избор между следните варианти при условията, определени в член 4, 5, 6 или 6а и в настоящия член:
 - а) автоматично възстановяване в срок от 14 календарни дни от датата на заминаване на полета с проблема, посочена на билета на пътника, в брой или ако това е договорено с пътника в подписан документ или по друг електронен път на траен носител, по друг начин на пълната стойност на билетите, за частта или частите от неосъщественото пътуване и за частта или частите от вече осъщественото пътуване, ако полетът вече не изпълнява никаква цел във връзка с първоначалните планове за пътуване на пътника, заедно с, когато е приложимо, обратен полет до първоначалния пункт на заминаване, при първа възможност след часа на заминаване, посочен на билета на пътника, или със съгласието на пътника, преди този час; когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни;
 - б) продължаване на пътуването на пътниците чрез премаршрутиране до техния краен пункт на пристигане при първа възможност след часа на заминаване, посочен на билета на пътника, или със съгласието на пътника, преди този час; или
 - в) премаршрутиране до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътниците, в зависимост от наличността на свободни места.
2. [...]
3. За да може пътникът да достигне местоназначението си съгласно параграф 1 при първа възможност, опериращият въздушен превозвач предлага, в зависимост от наличността и при гарантиране на условия, сравними с условията за транспорт, определени в договора за въздушен транспорт, поне един от следните алтернативни варианти, който пътникът може да разгледа и с който той може да се съгласи в подписан документ или по друг електронен път на траен носител:
 - а) полет или свързващи полети по същия маршрут, посочен в договора за въздушен транспорт,

- б) различен маршрут, включително до или от алтернативни летища в сравнение с летищата, посочени в договора за въздушен транспорт. В такъв случай опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърляне на пътника до или от алтернативните летища в сравнение с летищата, посочени в договора за въздушен транспорт,
- в) използването на услуги, извършвани от друг въздушен превозвач, или
- г) когато е целесъобразно за разстоянието, което трябва да се измине, използването на друг вид транспорт.

4. [...]

5. Ако пътник е информирал опериращия въздушен превозвач за своя избор да продължи пътуването си в съответствие с параграф 1, буква б) и параграф 7 и ако опериращият въздушен превозвач не е предложил премаршрутиране в рамките на три часа, пътникът може да организира самостоятелно премаршрутирането си в съответствие с параграф 3.

В случай на отмяна първата алинея се прилага от часа на заминаване, посочен на билета на пътника.

Когато правят това, пътниците ограничават разходите до размер, в който те са необходими, разумни и подходящи. Опериращият въздушен превозвач възстановява направените от пътника разходи, които не надвишават 400% от пълната стойност на билета или билетите, в срок от 14 календарни дни от подаването на искането.

Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни.

6. [...]

7. Пътникът може да избере между възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране на по-късна дата в съответствие с член 8, параграф 1, буква в) до момента, в който той не е приел премаршрутиране при първа възможност, предложено от опериращия въздушен превозвач в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) , или до момента, в който той не е решил да се премаршрутира в съответствие с член 8, параграф 5.

Пътникът информира опериращия въздушен превозвач за своя избор.“

9. Член 9 се изменя, както следва:

-а) заглавието на члена се заменя със следното:

„Член 9

Право на помощ“

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. В случай на проблем и при спазване на условията, определени в членове 4, 5, 6, 6а и 6-2а и в настоящия член, и ако времето за чакане за техния полет или алтернативен транспорт бъде удължено с най-малко два часа, на пътниците се предлагат безплатно:

- а) напитки на всеки два часа чакане;
- б) храна след три часа и след това на всеки 5 часа чакане с максимум три пъти храна на ден;
- в) две телефонни обаждания, текстови съобщения и достъп до интернет.

Оперираният въздушен превозвач може да ограничи или откаже помощта съгласно предходната алинея, ако предоставянето ѝ би забавило допълнително пътниците.“

аа) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Освен това, когато при чакането за полета или алтернативния транспорт се налага престой от една или повече нощувки, на пътниците се предлагат безплатно:

- а) настаняване в хотел;
- б) транспорт от летището до мястото на настаняване и връщане.“

аб) добавят се параграфи 2а, 2б и 2в:

„2а. Оперираният въздушен превозвач може да използва ваучери, за да изпълни задълженията си по параграф 1, букви а) и б) и параграф 2. Ваучерите, предоставени в съответствие с параграф 1, могат да се използват във всички магазини, предоставящи храна и напитки на летището, където съответните пътници са блокирани, на борда на техния полет и когато е целесъобразно, в мястото на настаняване, осигурено съгласно параграф 2, буква а).

2б. Когато оперираният въздушен превозвач не изпълнява задълженията си по параграфи 1, 2 и 2а, съответните пътници могат да уредят сами въпроса, като разходите за това са необходими, разумни и пропорционални спрямо продължителността на чакането и разходите за напитки и храна на мястото на

летището, където пътниците са блокирани. Въздушният превозвач, изпълняващ полета с проблем, възстановява направените от пътниците разходи в срок от 14 календарни дни от подаването на искането за възстановяване. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни.

2в. На всички летища в Съюза управляващият летището орган въвежда мерки, за да осигури възможността за безплатно предоставяне на питейна вода и зарядни станции за електронни устройства, независимо от часа на деня, полета и терминала.“

ав) параграф 3 се заличава.

б) добавят се следните параграфи:

„4. Ако проблемът е причинен от извънредни обстоятелства и не е могъл да бъде избегнат дори ако са били взети всички разумни мерки, въздушният превозвач може да ограничи настаняването, предвидено съгласно параграф 2, буква а), до максимум три нощувки.

5. [...]

6. Ако пътник избере възстановяване съгласно член 8, параграф 1, буква а), когато се намира в първоначалния пункт на заминаване, или избере премаршрутиране на по-късна дата съгласно член 8, параграф 1, буква в), той няма повече права по отношение на помощта съгласно член 9, параграфи 1 и 2 във връзка със съответния полет.“

10. Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Настаняване на място в по-висока/по-ниска класа

1. Ако опериращ въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-висока класа от тази, за която е купен билета, превозвачът не изисква никакво допълнително заплащане.

2. Ако опериращ въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-ниска класа на превоз от тази, за която е купен билетът, в срок от 14 дни от настаняването

в по-ниска класа той предоставя по начина, посочен в член 7, параграф 3, на пътника обезщетение, равностойно поне на:

- а) 40% от цената на полета за полети на разстояние до 3500 километра, или
- б) 75% от цената на полета за полети на разстояние над 3500 километра.

3. Когато цената на полета не е посочена на билета, обезщетението, посочено в параграф 2, се изчислява пропорционално на полета спрямо общото разстояние, покрито съгласно договора за въздушен транспорт и изчислено в съответствие с член 7, параграф 1б.

4. В цената на полета не се включват данъците и таксите, посочени на билетите, при условие че нито задължението за плащане на тези данъци и такси, нито размерът им зависят от класата, за която са били закупени билетите.

5. Настоящият член не се прилага за предимства, предлагани чрез по-висока тарифа в рамките на една и съща класа транспорт, като например специфични места за сядане или специфичен кетъринг.“

10а. Вмъква се следният член:

„Член 10а

Планове на летищата за действие в извънредни ситуации

1. На летища на Съюза, чийто годишен трафик е над 5 милиона пътници, управляващият летището орган гарантира, че неговите действия и действията на доставчиците на основни летищни услуги, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, се координират чрез подходящ план за действие в извънредни ситуации с оглед на възможни случаи на множество отменени и/или закъснели полети, водещи до блокирането на значителен брой пътници на летището. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя, за да се гарантира, че на блокираните пътници се дава необходимата информация, като в него се съдържат мерки, насочени към свеждане до минимум на времето за чакане и неудобството.

1а. В плановете за действие в извънредни ситуации се отчитат специфичните и индивидуалните нужди на пътниците, определени в член 11.

2. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя по-специално с участието на комитета на ползвателите на летището, посочен в Директива 96/67/ЕО

на Съвета относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността, както и на доставчиците на наземно обслужване и доставчиците на други основни летищни услуги. Планът за действие в извънредни ситуации включва също и данни за контакт на лицата, които са определени от въздушните превозвачи, за да ги представляват на място в случай на многобройни отмени и/или закъснения на полети. Въздушните превозвачи гарантират, че определените лица разполагат с необходимите средства за оказване на помощ на пътниците в съответствие със задълженията, произтичащи от настоящия регламент в случай на проблем.

3. Управляващият летището орган съобщава плана за действие в извънредни ситуации на комитета на ползвателите на летището, посочен в Директива 96/67/ЕО на Съвета, и при поискване — на националния правоприлагащ орган, на който е възложено осигуряването на изпълнението на настоящия регламент съгласно член 16, параграф 1.

3а. Дадена държава членка може да реши, че летище, което не попада в обхвата на параграф 1 и се намира на нейна територия, трябва да изпълнява задълженията, предвидени в параграфи 1—3.

4. На летища в Съюза, които попадат под прага, определен в параграф 1, или които не са обхванати от параграф 3а, управляващият летището орган полага всички разумни усилия за координиране на ползвателите на летището и за постигане на договорености с тях за информиране на блокираните пътници в случаи на многобройни отмени и/или закъснения на полети, водещи до блокирането на значителен брой пътници на летището.“

11. Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Пътници със специфични нужди

0. Цялата информация, предоставяна на пътниците съгласно настоящия регламент, се предоставя в достъпен формат.

1. Настоящият член се прилага за всички лица с увреждания, лица с намалена подвижност, бебета, непридружени деца и бременни жени, при условие че опериращият въздушен превозвач е бил уведомен за техните специфични нужди от помощ най-късно в момента на обявяване на проблема. Той се прилага и за лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, при условие че опериращият въздушен превозвач е бил уведомен за техните нужди от специфична медицинска

помощ най-късно при регистрирането; опериращите въздушни превозвачи могат да изискват доказателство за такива нужди.

Счита се, че това уведомление обхваща всички пътувания по договор за въздушен транспорт.

1а. Най-късно при регистрацията и ако са налични места, на всяко лице, придружаващо посочените в параграф 1 лица или придружаващо дете, се предлага безплатно възможността да бъде настанено на съседно място.

1б. При качване на борда опериращите въздушни превозвачи дават предимство на лицата, посочени в параграф 1, и на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.

2. При премаршрутирането и оказването на помощ в съответствие с членове 8 и 9 опериращият въздушен превозвач обръща специално внимание на нуждите на лицата, посочени в параграф 1. Въздушните превозвачи извършват премаршрутирането и предоставят помощта възможно най-скоро на тези лица, включително на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.

3. Член 9, параграф 4 не се прилага за пътниците, посочени в параграфи 1, както и за всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.“

11а. Член 12 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Член 12

Допълнителни права“

б) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящият регламент не засяга правата и правните претенции на пътника по силата на други правни актове. Обезщетенията по силата на член 7 или член 10, параграф 2 от настоящия регламент, се приспадат от обезщетенията по силата на други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302, ако тези права гарантират същия интерес или имат същата цел.

По-специално, освен ако това не е предвидено в настоящия параграф, настоящият регламент не засяга правата и правните претенции съгласно Директива (ЕС) 2015/2302. Обезщетението или намалението на цената по силата на Директива (ЕС) 2015/2302, от една страна, и обезщетението по силата на член 7 или член 10, параграф 2 от настоящия регламент, от друга страна, се приспадат взаимно, за да не се допусне свръхобезщетяване, ако тези права гарантират същия интерес или имат същата цел.

Независимо от правото на организатора на пакетно туристическо пътуване на регресен иск или възстановяване на платени суми в съответствие с член 22 от Директива (ЕС) 2015/2302, без да се засяга член 13 от настоящия регламент, и чрез дерогация от член 8, параграф 1, буква а), ако полетът е част от договор за пакетно туристическо пътуване съгласно Директива (ЕС) 2015/2302, пътниците нямат право на възстановяване и разходите съгласно настоящия регламент, доколкото съответно право произтича от Директива (ЕС) 2015/2302.

Когато на пътника вече е изплатено обезщетение или възстановяване съгласно законодателството на трета страна, размерът на това обезщетение или възстановяване се приспада от размера на обезщетението или възстановяването по силата на настоящия регламент.“

12. Член 13 се заменя със следното:

„Член 13

Регресни права

В случаите, когато опериращ въздушен превозвач изплати обезщетение или изпълни останалите си задължения, произтичащи от настоящия регламент, никоя разпоредба от настоящия регламент или от националното право не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от дадено лице, включително трети лица, в съответствие с приложимото право.“

13. Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Задължения за информиране на пътниците

0. Оперираният въздушен превозвач помества на своя уебсайт и на своето мобилно приложение информационно известие, посочващо правата по настоящия регламент, включително процеса на разглеждане на жалби.

0а. При предлагането на билети за полет или свързващи полети и преди покупката въздушните превозвачи и посредниците информират пътника за следното:

- а) вида на предлагания билет или билети, по-специално дали билетът или билетите са обхванати от един договор за въздушен транспорт или от комбинация от няколко отделни договора за въздушен транспорт;
- б) правата и задълженията на пътника, опериращия въздушен превозвач и посредника съгласно настоящия регламент, приложени към договора за въздушен транспорт, включително информация относно процеса на възстановяване на разходите;
- в) крайния срок и процедурата, чрез която пътникът може да поиска промяна на името, както е посочено в член 4, параграф 5, без допълнителна такса; и
- г) общите условия.

За да изпълнят изискването за предоставяне на информация, посочено в първа алинея, буква в), въздушният превозвач и посредникът могат да използват резюме на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено от Комисията на всички официални езици на Съюза и предоставено на разположение на обществеността.

06. Посредник или въздушен превозвач, който продава билети, обхванати от комбинация от договори за въздушен транспорт, информира пътника преди покупката, че билетите са обхванати от няколко отделни договора за въздушен транспорт без права съгласно членове 7, 8 и 9 за възстановяване на разходите, премаршрутиране или помощ в случай на пропуснати следващи полети по отделен договор за въздушен транспорт. Тази информация се предоставя по ясен начин при продажбата на билетите.

Въздушните превозвачи и посредниците предоставят на траен носител информацията съгласно настоящия параграф на езика на договора за въздушен транспорт и на език, който се използва в международен мащаб.

1. Управляващият летището орган гарантира, че на гишетата за регистрация (включително на автоматите за самостоятелна регистрация) и на изхода за отвеждане на борда следният текст е показан по ясен начин: „Ако Ви е отказан достъп на борда или ако Вашият полет е отменен или закъснява най-малко с два часа, помолете на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда да Ви предоставят информационното известие, в което са посочени Вашите права, по-специално за възстановяване на разходите или премаршрутиране, помощ и евентуално обезщетение“. Този текст се излага най-малкото на езика(езиците) на мястото на летището и на език, който се използва в международен мащаб. За тази цел управляващите органи на летищата си сътрудничат с опериращите въздушни превозвачи.

2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]"

13а. Вмъква се следният член:

„Член 15а

Жалба до въздушния превозвач или посредника

1. Всеки въздушен превозвач и всеки посредник създава механизъм за разглеждане на жалби относно правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент, в съответната си област на компетентност. Те предоставят своите данни за контакт на езика на договора за въздушен транспорт и на език, който се използва в международен мащаб. Подробностите за процедурата за разглеждане на жалби трябва да са достъпни за обществеността, включително за лицата с намалена подвижност. Те ясно информират пътниците и за данните за контакт на органа или органите, определени от държавите членки съгласно член 16, и на органа или органите, отговарящи за извънсъдебното разрешаване на спорове съгласно член 16ав, а когато е приложимо – и за съответните им отговорности. Тази информация се предоставя на официалния език или официалните езици на държавата членка, в която въздушният превозвач и посредникът извършват дейност.
2. Когато пътниците подават жалба чрез механизма по параграф 1, жалбата се подава в рамките на шест месеца от настъпването на проблема, за който се отнася. В срок от 30 календарни дни от подаването на жалбата въздушният превозвач или посредникът, до който е адресирана жалбата, предоставя мотивиран отговор или, в надлежно обосновани изключителни случаи, информира пътника, че пътникът ще получи окончателен отговор в срок, по-кратък от два месеца от датата на подаване на жалбата. В случай че спорът не е могъл да бъде разрешен, отговорът съдържа и съответните данни за контакт на органа или органите, определени съгласно член 16, или на органа или органите, отговарящи за извънсъдебното разрешаване на спорове съгласно член 16ав, включително пощенски адрес, уебсайт и адрес на електронна поща.

3. Подаването на жалби от пътници, използващи механизма, посочен в параграф 1, не засяга правото им да внасят спорове за извънсъдебно разрешаване в съответствие с член 16ав или да търсят правна защита чрез съдебно производство, при спазване на давностните срокове в съответствие с националното право“.

14. Член 16 се заменя със следното:

„Член 16

Осигуряване на изпълнението

1. Всяка държава членка определя национален правоприлагащ орган или национални правоприлагащи органи, които отговарят за осигуряване на изпълнението на настоящия регламент по отношение на пътувания до и от летища, разположени на нейна територия. Държавите членки информират Комисията за органа или органите, определени в съответствие с настоящия параграф.

2. Националният правоприлагащ орган строго контролира спазването на изискванията на настоящия регламент и взема необходимите мерки, за да гарантира зачитането на правата на пътниците.

2а. Пътниците могат да уведомяват националния правоприлагащ орган за предполагаеми нарушения на настоящия регламент. Националният правоприлагащ орган може да разследва и да взема решения относно действията за осигуряване на изпълнението въз основа на информацията, съдържаща се в тези уведомления.

3. Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. По-конкретно тези санкции трябва да са достатъчни, за да дадат финансов стимул на въздушните превозвачи и посредниците да спазват последователно настоящия регламент.

4. [...]

5. Четири години след датата на прилагане на настоящия регламент и на всеки пет години след това националните правоприлагащи органи публикуват на своите уебсайтове доклад за дейността си, за действията по осигуряване на изпълнението и за резултатите от тях, включително за наложените санкции. Тези доклади се представят и на Комисията.

6. Опериращите въздушни превозвачи и посредниците съобщават на националните правоприлагащи органи необходимите данни за контакт на лицето(лицата) или на органа, определен да действа и да получава документи от националния правоприлагащ орган от тяхно име за постоянно в държавата членка, където те развиват дейност, по въпроси, обхванати от настоящия регламент.“
Националните правоприлагащи органи могат да обменят тази информация помежду си за целите на прилагането на настоящия регламент.“

15. Вмъква се следният член:

Член 16а

[...]

„Член 16ав

Извънсъдебно разрешаване на спорове

Държавите членки гарантират, че пътниците на въздушния транспорт могат да отнасят индивидуални спорове вследствие на жалби или искове съгласно настоящия регламент към орган или органи, отговорни за извънсъдебно разрешаване на спорове. Държавите членки информират Комисията за органа или органите, отговорни за уреждането на спорове съгласно настоящия член. Държавите членки могат да решат да прилагат настоящия параграф единствено за спорове между въздушните превозвачи или посредниците и потребителите.“

Член 16б

[...]

Член 16в

[...]

16. Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Преглед и доклад

1. На всеки три години от датата на прилагане на настоящия регламент Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно съдържания се в приложението списък на извънредните обстоятелства, в светлината на събитията,

засегнали навременното и ефективно изпълнение на полетите през предходните две години.

При необходимост докладът се придружава от законодателно предложение.

2. Три години след датата на прилагане на настоящия регламент и на всеки пет години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно действието, изпълнението и резултатите от настоящия регламент.

В първия доклад три години след датата на прилагане на настоящия регламент Комисията оценява:

а) доколко е необходимо и осъществимо да бъде преразгледан обхватът на настоящия регламент с оглед на по-нататъшното подобряване на защитата на пътниците и еднаквите условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави, както и аспектите на свързаността. По-специално Комисията оценява рисковете от конфликт на юрисдикции и трудностите, свързани с прилагането, и препоръчва начини за смекчаване на тези рискове и преодоляване на тези трудности.

б) необходимостта от коригиране на праговете, установени в член 7, параграф 1а, въз основа на статистически данни относно развитието на закъсненията и отмените от пет предходни години и всяка година след датата на прилагане на настоящия регламент.

в) осъществимостта на по-нататъшна автоматизация на исканията за обезщетение и плащанията при закъснения.

Комисията включва и информация относно подобряването на защитата на пътниците на въздушния транспорт на полети от трети държави, изпълнявани от въздушни превозвачи извън ЕС.

Докладът включва също така преглед на размерите, посочени в член 7, параграф 1, и процентите, посочени в член 10, параграф 2, като се вземат предвид, наред с другото, развитието на въздухоплавателните тарифи, процентът на инфлация и статистическите данни за отказан достъп на борда, отменени полети, закъснения и пропуснати свързващи полети по вина на въздушните превозвачи, както и статистически данни за настаняването на място в по-ниска класа през предходните пет години.

При необходимост докладът се придружава от законодателни предложения.“

17. Приложение 1 към настоящия регламент се добавя като приложението към Регламент (ЕО) № 261/2004.

Член 2

Регламент (ЕО) № 2027/97 се изменя, както следва:

-1. Член 2, параграф 1 се изменя, както следва:

а) Буква б) се заменя със следното:

„б) „въздушен превозвач от Съюза” означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008;¹⁰

б) Добавя се буква з):

„з) „оборудване за придвижване“ означава всяко оборудване, предназначено да подпомага лица с увреждания и лица с намалена подвижност по отношение на тяхната подвижност, както е определено в член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 1107/2006¹¹.“

в) Добавя се буква и):

„и) „признато куче придружител“ означава куче, специално обучено да повишава независимостта и самостоятелността на лицата с увреждания, което е официално признато в съответствие с приложимите национални правила, когато съществуват такива правила“.

г) Добавя се буква й):

„й) „достъпен формат“ означава формат, който дава на лицето с увреждания или с намалена подвижност¹ достъп до всякаква имаща отношение информация, включително възможността лицето да разполага с достъп, който е също толкова практичен и удобен, колкото е достъпът за лице без никакво нарушение или увреждане, и който отговаря на изискванията за достъпност, определени в съответствие с приложимото законодателство, като например приложение I към Директива (ЕС) 2019/882.“

д) Добавя се буква к):

¹⁰ Привеждането в съответствие на определенията и терминологията в целия текст ще бъде част от редакцията от юрист-лингвистите.

¹¹ Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт, ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1.

„к) „посредник“ означава всяко физическо или юридическо лице, различно от превозвач, което действа за цели, свързани с неговата търговска, стопанска или професионална дейност, от името на превозвач или пътник за сключването на договор за превоз;“

е) Добавя се буква л):

„л) „лична вещ“ означава единица нерегистриран багаж, представляваща необходим аспект на превоза на пътници, която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност и е с максимални размери 40x30x15cm или отговаря на условието да се побира под предната седалка;“

ж) Добавя се буква м):

„м) „ръчен багаж“ означава единица нерегистриран багаж, която не е лична вещ и която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност.“

-1а. Следното изречение се добавя в член 3, параграф 1:

„Това включва отговорността на даден въздушен превозвач от Съюза по отношение на пътник или закъснял багаж.“

1. Параграф 2 от член 3 се заличава.

1а. Член 3а се заменя със следното:

„Член 3а

Допълнителната сума, която съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал и без да се засяга член 6а, може да бъде поискана от въздушен превозвач от Съюза, когато пътник прави специална декларация, чрез която заявява интерес относно доставката на неговия багаж по местоназначение, се базира на тарифа, която отразява допълнителните разходи за превоз и застраховка на багажа, оценени над лимита на отговорността. Тарифата се съобщава на пътниците при поискване.“

1б. Член 5, параграф 1 се заменя със следното:

„1. В случай на смърт или нараняване на пътници без забавяне и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни след като е била установена самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, въздушният превозвач от Съюза превежда на това лице авансово плащане, позволяващо му да посрещне непосредствените си икономически нужди пропорционално на понесената вреда.“

2. Член 5, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, размерът на авансовото плащане в случай на смърт на пътници не е по-малък от 16% за всеки пътник от минималния размер за отговорност, определен съгласно член 21, параграф 1 от Конвенцията от Монреал и от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.“

3. [...]

3а. В края на член 6, параграф 2 се добавя следното тире:

„- информация за лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност относно правото им да направят безплатно специална декларация за интерес относно стойността на своето оборудване за придвижване.“

3б. В член 6 се добавят следните параграфи:

„4. Всички въздушни превозвачи предоставят на своите мобилни приложения и на своите уебсайтове формуляр, който позволява на пътника незабавно да подаде жалба онлайн или на хартиен носител относно повреден, закъснял или изгубен багаж. Въздушният превозвач счита датата на подаване на формуляра за дата на подаване на жалбата съгласно член 31, параграфи 2 и 3 от Конвенцията от Монреал дори ако поиска допълнителна информация на по-късна дата. Настоящият параграф не засяга правото на пътника да подаде жалба по друг начин в рамките на срока, посочен в Конвенцията от Монреал.

5. Всяка информация, предоставяна съгласно настоящия член, включително формулярите за жалби, е в достъпен формат и се предоставя и на лица, които не използват цифрови инструменти.

6. Всички задължения за предоставяне на информация съгласно настоящия член се прилагат и за посредниците, когато продават въздушен превоз до, от или в рамките на Съюза.“

4. Вмъкват се следните членове:

„Член 6а

1. Когато транспортира оборудване за придвижване като регистриран багаж или признати кучета придружители, въздушният превозвач от Съюза гарантира, че на всяко лице с увреждания или с намалена подвижност е дадена възможността да направи в достъпен формат специална декларация за интерес съгласно член 22,

параграф 2 от Конвенцията от Монреал при резервацията, едновременно с уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006, и най-късно когато оборудването се предава на въздушния превозвач, а в случай на признато куче придружител — при качване на борда. В такъв случай въздушният превозвач от Съюза не изисква от въпросните пътници допълнителна такса. В случай на унищожаване, загубване, повреждане или закъснение на оборудването или в случай на смърт или нараняване на признато куче придружител въздушният превозвач от Съюза може да изиска от лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност да подкрепи размера на интереса в декларацията с доказателство за разходите за подмяна, включително временна замяна, на оборудването за придвижване или на признатото куче придружител.

Когато продават въздушен превоз от името на въздушен превозвач от Съюза, посредниците предлагат на съответните пътници възможността да направят в достъпен формат специална декларация за интерес съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал при резервацията и едновременно с уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006. Тази специална декларация за интерес се представя при същите условия като посочените в предходния параграф. Посредникът предава декларацията на въздушния превозвач от Съюза във възможно най-кратък срок.

2. [...]

3. В случай на унищожаване, загубване, повреждане или закъснение на оборудване за придвижване, транспортирано като регистриран багаж, или в случай на смърт или нараняване на признатото куче придружител въздушният превозвач от Съюза е задължен да заплати сума, непревишаваща сумата, декларирана от пътника; освен ако докаже, че поисканата сума надвишава действителния интерес на лицето от доставка в местоназначението.

4. Когато се прилага параграф 3 и без да се засягат членове 7 и 8 и приложение I, четвърта алинея от Регламент 1107/2006, въздушните превозвачи от Съюза бързо полагат всички разумни усилия, за да осигурят незабавно необходимите временни заместители на транспортираното като регистриран багаж оборудване за придвижване и временни решения за замяна на признатите кучета придружители. На лицето с увреждания или на лицето с намалена подвижност се разрешава да запази този временен заместител безплатно до изплащането на обезщетението, посочено в параграф 3, или до момента, в който въздушните превозвачи от Съюза са обезщетили юридическите или физическите лица за разходите за необходимата временна замяна на оборудването за придвижване или на признатото куче придружител.

5. Спазването на параграф 4 не представлява признаване на отговорността на въздушния превозвач от Съюза.

Член 6б

[...]

Член 6в

[...]

Член 6г

1. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1008/2008, когато продават въздушен превоз до, от или в рамките на Съюза, всички въздушни превозвачи и посредници ясно посочват в достъпен формат в момента на резервацията, както и на своите мобилни приложения и на своя уебсайт, а също така – за въздушните превозвачи – при поискване на летището (включително на автоматите за самостоятелна регистрация):

- максималния размер на допустимия багаж по размер и тегло, който пътниците имат право да превозват в пътническия салон и в багажното отделение на въздухоплавателното средство за съответната тарифна класа за всеки от полетите, включени в резервацията на пътника,
- евентуалните ограничения по отношение на броя единици багаж, които се прилагат в рамките на дадения допустим максимален багаж,
- при какви условия чупливи или ценни предмети, например музикални инструменти, спортно оборудване, детски колички и бебешки седалки, се транспортират в пътническия салон или в багажното отделение на въздухоплавателното средство,
- без да се засяга параграф 1а, потенциалните допълнителни такси, прилагани за превоза на регистриран и нерегистриран багаж, включително музикални инструменти, посочени в член 6д,
- специалните съображения, които правят невъзможен превоза в пътническия салон на нерегистриран багаж съгласно параграф 2.

1а. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1107/2006, въздушните превозвачи разрешават на пътниците да превозват лична вещ в пътническия салон без допълнителни разходи.

2. Когато специални съображения, например съображения за безопасност или свързани с капацитета или промяна на типа на въздухоплавателното средство след извършването на резервацията, водят до невъзможност в пътническия салон да се превозва дадена лична вещ, посочена в параграф 1а, или ръчен багаж, въздушният превозвач може да превозва този нерегистриран багаж в багажното отделение на самолета, но без да изисква допълнителна такса от пътника.

2а. Параграфи 1а и 2 се прилагат за всички въздушни превозвачи, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, и за всички въздушни превозвачи от Съюза, пристигащи на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите.

3. Настоящият член не засяга ограниченията върху нерегистрирания багаж, установени от европейските и международните правила за сигурност и безопасност, като например Регламент (ЕО) № 300/2008 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията.

Член 6д

1. Въздушните превозвачи от Съюза позволяват на пътниците да превозват музикални инструменти в пътническия салон на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за сигурност и безопасност и техническите спецификации и ограничения на съответното въздухоплавателно средство.

Музикални инструменти се приемат за превоз в пътническия салон на въздухоплавателното средство при условие, че тези инструменти могат да се съхраняват безопасно в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка. Даден въздушен превозвач може да определи, че даден музикален инструмент е част от допустимия нерегистриран багаж на пътника и няма да бъде превозван като допълнение към него.

2. При спазване на приложимите правила за сигурност и безопасност, когато даден музикален инструмент е прекалено голям, за да бъдат съхраняван по безопасен начин в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка, въздушният превозвач може да поиска заплащане на втора тарифа, при която такива музикални инструменти се превозват като нерегистриран багаж на втора седалка. Освен това от пътниците може да се изисква да изберат и закупят съседни места за пътника и за музикалния инструмент, като едното място винаги е седалка до прозореца за музикалния инструмент. Когато е налична отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство и ако това е било поискано, музикалните инструменти се превозват в нея при спазване на приложимите правила за безопасност, както и предвид пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство.

5. Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета до [датата се посочва на по-късен етап] за действието на настоящия регламент и резултатите от него.“

6. Приложението към Регламент (ЕО) 2027/97 се заменя с приложение 2 към настоящия регламент.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Прилага се от ... [2 години след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
