



РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2025/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

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,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 115.

² Позиция на Европейския парламент от 5 февруари 2014 г. (ОВ С 93, 24.3.2017 г., стр. 336) и позиция на Съвета на първо четене от 29 септември 2025 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета³ и Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета⁴ 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 съгласно регламенти (ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 2027/97, обаче попречиха на реализирането на пълния потенциал на тези права 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 Съобщението на Комисията от 27 октомври 2010 г., озаглавено „Доклад за гражданството на ЕС за 2010 г. Премахване на пречките за упражняване на правата на гражданите на ЕС“, в което се обявяват мерки за осигуряване на набор от общи права, в частност за пътниците във въздушния транспорт, и на адекватно прилагане на тези права.

³ 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) № 295/91(ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>).

⁴ Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (ОВ L 285, 17.10.1997 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj>).

- (3) Проучването относно настоящото равнище на защита на правата на пътниците във въздушния транспорт в ЕС, 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 сред приоритетите на пътниците. От друга страна, проучването показва също, че абсолютните и относителните разходи на въздушните превозвачи, дължащи се на прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004, са нараснали значително от 2011 г. насам, с което би могло да доведе до ограничаване на броя на обслужваните маршрути или до намаляване на свързаността, предлагана от въздушните превозвачи на пътниците в дългосрочен план. Поради това преразглеждането на Регламент (ЕО) № 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.
- (4) 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 Регламент (ЕО) № 261/2004.
- (5) За да се повиши правната сигурност за въздушните превозвачи и пътниците, е необходимо определение на понятието „извънредни обстоятелства“, което да отчита решението на Съда по дело C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann срещу Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA*),⁵ („решението по дело C-549/07“), в което се тълкува Регламент 261/2004. Понятието „извънредни обстоятелства“ следва да бъде изяснено чрез неизчерпателни списъци на обстоятелства, които представляват извънредни обстоятелства, или обстоятелства, които не представляват извънредни обстоятелства. 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.

⁵ Решение на Съда (четвърти състав) от 22 декември 2008 г., *Friederike Wallentin-Hermann срещу Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA*, дело C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

- (6) В своето решение по дело C-549/07 Съдът приема, че неочакван технически проблем не представлява извънредно обстоятелство, освен когато неочакваният технически проблем е породен от скрит фабричен дефект, разкрит от конструктора на самолетите или от компетентен орган, или от 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 представляват извънредни обстоятелства.
- (7) В своето решение по съединени дела C-156/22, C-157/22 и C-158/22 (*TAP Portugal срещу flightright GmbH и Myflyright GmbH*)⁶ във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че възникналото малко преди началото на полета внезапно отсъствие поради заболяване или дори внезапна смърт на член на екипажа, без когото полетът не може да бъде осъществен, не представлява 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 осигуряването на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж, гарантирането на спазването на това задължение на практика извън националните бази на въздушния превозвач изисква значително време и големи финансови разходи. Поради това е целесъобразно да се предвиди, че внезапното заболяване или смърт на член на екипажа, без когото полетът не може да бъде осъществен, например когато настъпи в деня преди началото на полета, извън националните бази на въздушния превозвач, следва да представлява извънредно обстоятелство.

⁶ Решение на Съда (трети състав) от 11 май 2023 г., *TAP Portugal срещу flightright GmbH и Myflyright GmbH*, съединени дела C-156/22 до C-158/22, ECLI:EU:C:2023:393

- (8) В своите решения по дела C-28/20 (*Airhelp Ltd* срещу *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*)⁷, C-195/17 (*Helga Krüsemann* и други срещу *TUIfly GmbH*)⁸, C-613/20 (*CS* срещу *Eurowings GmbH*)⁹ и в своето определение по дело C-287/20 (*EL* и *CP* срещу *Ryanair DAC*)¹⁰, Съдът приема, че стачките на персонала на въздушния превозвач не представляват извънредни обстоятелства. Въпреки това при стачка някои от исканията, предявени от персонала на въздушния превозвач, 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 въздушния превозвач следва да представляват извънредни обстоятелства.
- (9) В своето решение по дело C-173/07 (*Emirates Airlines- Direktion für Deutschland* срещу *Diether Schenkel*)¹¹ във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че не е дадено определение за понятието „полет“ по смисъла на Регламент 261/2004, но Съдът 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“.

⁷ Решение на Съда (голям състав) от 23 март 2021 г., *Airhelp Ltd* срещу *Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden*, Дело C-28/20, ECLI:EU:C:2021:226.

⁸ Решение на Съда (трети състав) от 17 април 2018 г., *Helga Krüsemann* и др. срещу *TUIfly GmbH*, Дело C- 195/17, ECLI:EU:C:2018:258.

⁹ Решение на Съда (девети състав) от 6 октомври 2021 г., *CS* срещу *Eurowings GmbH*, Дело C- 613/20, ECLI:EU:C:2021:820.

¹⁰ Определение на Съда (осми състав) от 10 януари 2022 г., *EL* и *CP* срещу *Ryanair DAC*, Дело C- 287/20, ECLI:EU:C:2022:1

¹¹ Решение на Съда (четвърти състав) от 10 July 2008 г., *Emirates Airlines - Direktion für Deutschland* срещу *Diether Schenkel*, Дело C- 173/07, ECLI:EU:C:2008:400.

- (10) В решението си по дело C-537/17 (*Claudia Wegener срещу Royal Air Maroc SA*)¹² във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че Регламент (ЕО) № 261/2004 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.
- (11) Проучването показва различно ниво на спазване на Регламент (ЕО) № 261/2004 от страна на въздушните превозвачи, като въздушните превозвачи от Съюза като цяло показват по-високо ниво на спазване от това на въздушните превозвачи от трети държави. Поради това възстановяването на равнопоставените условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и тези от трети държави и подобряването на икономическата устойчивост на въздушните превозвачи от Съюза ще подкрепят конкурентоспособността на Съюза и в крайна сметка ще подобрят защитата на пътниците като цяло.
- (12) 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 гарантира териториалната свързаност на най-отдалечените региони и да се повиши сближаването в целия Съюз, което в крайна сметка ще е от полза за пътниците. Поради специфичните характеристики на пътуванията между най-отдалечените региони и друга територия на държава членка, за която се прилагат Договорите, размерът на обезщетение следва да се определя на базата на действителното разстояние на пътуванията.

¹² Решение на Съда (осми състав) от 31 май 2018 г., *Claudia Wegener срещу Royal Air Maroc SA*, Дело C- 537/17, ECLI:EU:C:2018:361.

- (13) 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 един единствен договор за въздушен транспорт, издаден при резервацията. Те следва да покриват един полет или свързващ полет, 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 полета, летищата за заминаване и пристигане, часовете на заминаване и пристигане по разписание, собственото и фамилното име на пътника, номера на полета и наименованието на опериращия въздушен превозвач.
- (14) В решението си по дело C-22/11 (*Finnair Oyj* срещу *Timy Lassooy*)¹³ във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че понятието „отказан достъп на борда“ трябва да се тълкува не само като отнасящо се до случаи на 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.
- (15) 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, подписана в Токио на 14 септември 1963 г. В тези случаи тежестта на доказване следва да се носи от опериращия въздушен превозвач.

¹³ Решение на Съда (трети състав) от 4 октомври 2012 г., *Finnair Oyj* срещу *Timy Lassooy*, Дело C- 22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

- (16) 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.
- (17) Понастоящем на пътниците понякога се налагат наказателни административни такси за корекция на грешки в изписването на техните имена. Разумни корекции на грешки в резервацията или при административна промяна следва да се извършват безплатно, при условие че исканата корекция или промяна не водят до промяна на часа на полета, датата, маршрута или пътника.
- (18) 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.
- (19) Управляващите летищата органи – за летища, чийто годишен трафик е над пет милиона пътници за година – 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 полети 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 да координира и постигне договорености с ползвателите на летището в ситуации, които могат да доведат до значителен брой блокирани пътници, и да информира блокираните пътници.

- (20) Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да включва правото на обезщетение за пътниците, засегнати от големи закъснения, в съответствие с решението на Съда по съединени дела C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon u Alana Sturgeon* срещу *Condor Flugdienst GmbH*) и C-432/07 (*Stefan Böck u Cornelia Lepuschitz* срещу *Air France SA*)¹⁴ („решението по съединение дела C-402/07 и C-432/07“). В съответствие с принципа на равно третиране, посочен във въпросното решение, следва да се прилагат същите правила за възстановяване на разходите, премаршрутиране и обезщетяване.
- (21) В решението по съединение дела C-402/07 и C-432/07 е посочен еднократен времеви праг от три часа за задействане на обезщетение в случай на закъснение. Въпреки това, натрупаният опит след приемането на Регламент (ЕО) № 261/2004 показва, че много от закъсненията не могат да бъдат отстранени в рамките на тричасовия праг, посочен във въпросното решение, и че ниският праг може да увеличи броя на отменените полети, когато въздушните превозвачи намаляват верижния ефект от закъснелите 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 за пристигане до съответната дестинация 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 времевия праг представлява предимство за пътника.

¹⁴ Решение на Съда (четвърти състав) от 19 ноември 2009 г., *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon u Alana Sturgeon* срещу *Condor Flugdienst GmbH* (C-402/07), и *Stefan Böck u Cornelia Lepuschitz* срещу *Air France SA* (C-432/07), Съединени дела C- 402/07 and C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

- (22) С оглед на запазването на свързаността праговете, над които закъсненията пораждат 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 Съюза съществуват еднакви условия за обезщетение, прагът следва да бъде един и същ за всички пътувания в Съюза.
- (23) Стандартизираното обезщетение в Регламент (ЕО) № 261/2004 служи за компенсиране на обща за всички пътници загуба на време. Икономическите проучвания показват, че в много случаи сумите, определени в Регламент (ЕО) № 261/2004, 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.
- (24) 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.
- (25) 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.

- (26) Пътниците, изпуснали свързващ полет, който е 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.
- (27) 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 един единствен договор за въздушен транспорт и за техните права съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 , по-специално по отношение на изпуснатите свързващи полети.
- (28) За да се подобри защитата на пътниците, следва да се изясни, че пътниците, чийто полет е забавен, следва да 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 предстои да сваля пътници, но е информиран от органите за контрол на въздушното движение, че за полета е разрешено непосредствено излитане , следва да му бъде разрешено да откаже да сваля пътниците.

- (29) 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.
- (30) 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 биха причинили допълнителни закъснения на пътниците, очакващи премаршрутиране, без да се засяга неговата отговорност по отношение на багажа на пътниците, уредена с Регламент (ЕО) № 2027/97 и Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, договорена в Монреал на 28 май 1999 г. („Конвенцията от Монреал“).

- (31) Сравнимостта на транспортните условия може да зависи от редица фактори и от определени обстоятелства. Когато това е възможно и когато това 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 на пътуване, 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 оперирания въздушен превозвач. Ако за първоначалния полет е била резервирана помощ за лица с увреждания или за лица с намалена подвижност, тази помощ следва да бъде достъпна и по алтернативния маршрут в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵.

¹⁵ 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, 26/07/2006 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

- (32) Въздушните превозвачи следва да предлагат помощ на пътниците 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 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 нощи. 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.
- (33) Пътниците със специфични нужди, като например лица с увреждания, лица с намалена подвижност, непридружени 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.
- (34) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирали въздушен транспорт като част от пакетно пътуване. Настоящият регламент за изменение има за цел да подобри допълнително съгласуваността между Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ и Регламент (ЕО) № 261/2004. Във връзка с това на пътниците не следва да бъде позволено да натрупват съответните права, по-специално съгласно двата правни акта.

¹⁶ Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. относно пакетните туристически пътувания и свързаните пътнически услуги, за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2011/83/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 90/314/ЕИО на Съвета (ОВ L 326, 11.12.2015 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- (35) Настоящите равнища на закъснения и отменени полети в Съюза 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, правото на въздушните превозвачи на регресен иск срещу трети страни, които са допринесли за събитието, от което възниква задължението за обезщетяване или други задължения, не следва да бъде ограничавано с Регламент (ЕО) № 261/2004.
- (36) В решението си по дело C-502/18 (*CS and Others v České aerolinie a.s.*)¹⁷ във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема Съдът приема, че в случай на свързващи полети, попадащи в обхвата на посочения регламент, всеки опериращ въздушен превозвач, който участва в изпълнението на поне един от тези свързващи полети, е длъжен да обезщети пътника съгласно посочения регламент, независимо дали е имало проблеми с полета, който този въздушен превозвач е извършил, или не. Въпреки че в Регламент (ЕО) № 261/2004 се предвижда, че опериращите превозвачи, изпълняващи задължения по него, могат да потърсят обезщетение от трета страна, проучването показва слаба ефективност на правото на регресен иск, предвидено в посочения регламент. В резултат на това въздушните превозвачи от Съюза понасят несъразмерна финансова тежест в сравнение с въздушните превозвачи от трети държави. С цел да се възстанови конкурентоспособността на въздушните превозвачи от Съюза в съответствие с препоръките в доклада, озаглавен „Доклад за бъдещето на европейската конкурентоспособност“ от септември 2024 г. („доклада на Драги“) и да се запази свързаността в дългосрочен план, преразглеждането на Регламент (ЕС) № 261/2004 следва да ограничи отговорността на въздушния превозвач до полетите, които той извършва като опериращ въздушен превозвач.

¹⁷ Дело на Съда (девети състав) от 11 юли 2019 г., *CS и др. срещу České aerolinie a.s.*, Дело C- 502/18, ECLI:EU:C:2019:604.

- (37) Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸ изисква от предприемача за въздушен превоз да информира пътника за самоличността на опериращия въздушен превозвач, а Директива 93/13/ЕИО¹⁹ на Съвета изисква от продавача или доставчика да предоставя информация на потребителя относно клаузите и условията на договора. Пътниците следва информирани по-подробно за техните права в случаи на проблем с полета и също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за проблема 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.
- (38) За да се гарантира по-добро прилагане по отношение на правата на пътниците, националните правоприлагащи органи следва да наблюдават прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 и да вземат решения относно подходящи санкции, за да стимулират спазването на посочения регламент.
- (39) За да се гарантира по-добро прилагане по отношение на правата на пътниците, държавите членки следва гарантират, че потребителите имат 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.

¹⁸ Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информирани на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 344, 27/12/2005 г., стр. 15).

¹⁹ Директива 93/13/ЕИО на Съвета от 5 април 1993 г. относно неравноправните клаузи в потребителските договори (ОВ L 95, 21/04/1993 г., стр. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

- (40) Когато пътниците изберат да им бъдат възстановени разходите, вместо премаршрутиране, те следва своевременно да получат автоматично възстановяване на разходите, без задължение да подават специално искане.
- (41) Пътниците следва да бъдат адекватно информирани от въздушния превозвач или посредника относно съответните процедури за подаване на искания за обезщетение и жалби до въздушни превозвачи или посредници и следва да получат своевременен отговор от въздушните превозвачи или посредниците. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, сроковете за отговор могат да бъдат удължени.
- (42) Пътниците следва също така да имат възможност да отнесат индивидуални спорове пред орган или органи, отговарящи за извънсъдебно разрешаване на спорове, след отправена жалба до въздушния превозвач. 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 предотвратяват, нито да затрудняват достъпа на пътниците до съд.
- (42) За да се даде възможност на пътниците да упражняват правата си по отношение на искания, жалби и индивидуални спорове, пътниците следва да могат да подават пряко и лично заявление до въздушните превозвачи, посредниците или съответните органи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 по ясен и достъпен начин.

- (44) Като се има предвид Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания²⁰ и 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 пълно обезщетение.
- (45) Лицето с увреждания и лицето с намалена подвижност следва да има право незабавно да получи от въздушните превозвачи необходимата временна замяна на транспортираното като регистриран багаж оборудване за придвижване, 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 в случай на тяхната загуба, смърт или нараняване.

²⁰ ОВ L 23, 27/01/2010 г., стр. 37, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj).

- (46) Понякога за пътниците не е ясно какъв багаж могат да вземат на борда на самолета относно размерите, теглото и броя на единиците багаж, позволен за взимане 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 е признато с решението на Съда по дело C-487/12 (*Vueling Airlines SA* срещу *Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*)²¹, на пътниците следва да бъде разрешено да вземат безплатно в пътническия салон лични вещи, представляващи необходим аспект от техния превоз, при условие че тези лични вещи отговарят на приложимите изисквания за безопасност и сигурност и са съобразени с разумните изисквания по отношение на теглото и размерите. Под лични вещи, представляващи 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.

²¹ Решение на Съда (девети състав) от 18 септември 2014 г., *Vueling Airlines SA* срещу *Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, Дело C-487/12, ECLI:EU:C:2014:2232.

- (47) 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 на Европейския парламент и на Съвета²² да се направи оценка на възможността за установяване на единни минимални правила за ръчния багаж.
- (48) 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. Поради това Регламент (ЕО) № 2027/97 следва да бъде съответно изменен.

²² Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31/10/2008 г., стр. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

- (49) Като се имат предвид кратките срокове за подаване на жалби във връзка с правата и задълженията, обхванати от Регламент (ЕО) № 2027/97, въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците възможност да подадат жалба, като им предоставят формуляр за жалби във формати, достъпни за пътниците с увреждания и лицата, които не използват цифрови инструменти. Въздушните превозвачи предоставят формуляра за жалби най-малко в своите мобилни приложения и на уебсайтовете си. Този формуляр за жалби следва да позволява на пътника незабавно да подаде жалба относно повреден, закъснял или изгубен багаж.
- (50) 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 на Европейския парламент и на Съвета²³. Поради това той следва да бъде заличен.
- (51) 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.

²³ Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, 30/04/2004 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj>).

- (52) В доклада на Драги се подчертават решаващата роля на транспорта за конкурентоспособността на Съюза. В него се посочва и рискът от пренасочване на дейността от транспортните центрове в Съюза към тези в съседните на Съюза държави, произтичащ от асиметричните разпоредби. Регламент (ЕО) № 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 Регламент (ЕО) № 261/2004 Комисията следва да оцени доколко е осъществимо да бъде преразгледан обхватът на посочения 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.
- (53) В контекста на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 следва да се разгледа възможността за механизъм за защита на пътниците в случай на несъстоятелност на въздушния превозвач.
- (54) 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.

- (55) Регламент (ЕО) № 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. Като се вземат предвид настоящите обстоятелства и с цел да се осигури правна сигурност, следва да се уточни, че правилата в Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да се прилагат за летището на Гибралтар едва когато, след уреждане на спора между Кралство Испания и Обединеното кралство, Кралство Испания е в състояние да упражнява ефективен контрол върху летището на Гибралтар и да гарантира прилагането на установените в Регламент (ЕО) № 261/2004 правила по отношение на това летище, като уведомлението уреждането на спора се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.
- (56) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно защита на правата на пътниците във въздушния транспорт по справедлив и балансиран начин, гарантиране на конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването на Съюза и поддържане на свързаността за пътниците в дългосрочен план, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата му могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. 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 (ЕО) № 261/2004 се изменя, както следва:

1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет

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.“

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) букви б) — е) се заменят със следното:

„б) „опериращ въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или възнамерява да изпълни полет съгласно договор за въздушен транспорт с пътник или от името на друго юридическо или физическо лице, сключило договор с този пътник, включително въздушен превозвач, който за изпълнението на своите полети използва въздухоплавателно средство на друг въздушен превозвач, със или без екипаж на този друг въздушен превозвач.“

- в) „въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета*;
- г) „организатор“ означава лице по смисъла на член 3, точка 8 от Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета**;
- д) „туристически пакет“ означава комбинация от пътнически услуги съгласно определението в член 3, точка 2, от Директива (ЕС) 2015/2302;
- е) „билет“ означава валидно доказателство, независимо от неговата форма, за наличие на договор за въздушен транспорт.“

* Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).

** Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. относно пакетните туристически пътувания и свързаните пътнически услуги, за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2011/83/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 90/314/ЕИО на Съвета (ОВ L 326, 11.12.2015 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).“

- б) буква ж) се заличава;

в) букви з) — л) се заменят със следното:

- „з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на полета или на последния свързващ полет при пътуване.
- „и) „лице с увреждания“ и „лице с намалена подвижност“ 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;
- „й) „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 1, 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, сигурността, или неподходящи документи за пътуване;
- „к) „доброволец“ означава пътник, който се е представил за качване на борда съгласно условията, изложени в член 4, параграф 1, и реагира положително на призива на въздушния превозвач за пътници, готови да не се качат на борда на въздухоплавателното средство за техния полет в замяна на определени облаги;“

„л) „отмяна“ означава неизпълнение на полет, който е предварително планиран и за който е издаден договор за въздушен транспорт и включва ситуации, при които:

- i) 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 въздухоплавателното средство е било върнато на летището на заминаване, и не е могло да продължи към посоченото в билета летище на пристигане, 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, или
- ii) 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 времето за регистрация и качване на борда остават непроменени или ако пътникът не е взел реорганизиран полет.“

г) добавят се следните букви:

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

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

- о) „закъснение при пристигане“ означава разликата във времето между часа на пристигане, посочен в билета на пътника, и действителния час на пристигане на полета;
- п) „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 услугата, която се предоставя на пътниците в други части на пътническия салон;
- р) „договор за въздушен транспорт“ означава договор за превоз, сключен между въздушен превозвач или негов упълномощен представител и пътник за осигуряване на един или повече полети;
- с) „извънредни обстоятелства“ означава обстоятелства, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол, като тези в неизчерпателния списък на извънредни обстоятелства, предвиден в точка 1 от приложението, но се изключват обстоятелствата в неизчерпателния списък на извънредни обстоятелства, предвиден в точка 2 от приложението;
- т) „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, без да се вземат предвид евентуални междинни спирания единствено за технически и оперативни цели;

- у) „свързващ полет“ означава полет, който като част от пътуването е предназначен да даде на пътника възможността да замине от първоначалния пункт на заминаване и да достигне до пункт за прехвърляне, за да замине с друг полет, или който е предназначен да даде на пътника възможността да замине от пункт за прехвърляне за да даде на пътника възможността да достигне друг пункт крайния пункт на пристигане;
- ф) „междинно кацане“ означава умишлено прекъсване на пътуването съгласно един единствен 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 който в изключителни случаи включва пренощуване;
- х) „пътуване“ означава полет или свързващи полети за превоз на пътници от първоначалния пункт на заминаване до крайния пункт на пристигане в съответствие с един единствен договор за въздушен транспорт, като полетът на отиване и полетът на връщане са отделни пътувания;
- ц) „час на заминаване“ означава времето, когато въздухоплавателното средство напуска самолетната стоянка за заминаване чрез изтласкване или на собствен ход (извънблоково време);
- ч) „час на пристигане“ означава времето, когато въздухоплавателното средство достига самолетната стоянка за пристигане и спирачката за паркиране е включена (блоково време);

- ш) „забавяне на пистата“ означава периодът от 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 — периодът от време над 30 минути между момента на приземяване на въздухоплавателното средство и момента на отваряне на неговите врати;
- щ) „нощ“ означава периода между полунощ и 06,00 ч.;
- ща) „дете“ означава лице на възраст под 14 години, считано от датата на заминаване на полета или първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт;
- щб) „бебе“ означава лице на възраст под две години, считано от датата на заминаване на полета или първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт;
- щв) „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;
- щг) „достъпен формат“ означава формат, който дава на лицето с увреждания или на лицето с намалена подвижност достъп до всякаква имаща отношение информация, включително чрез предоставянето на това лице на 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, по-специално Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета*;

щд) „проблем“ означава отказан достъп на борда, отмяна, , закъснение при заминаване, закъснение при пристигане или забавяне на пистата;

ще) „първоначален пункт на заминаване“ означава точката на заминаване на полета или на първия свързващ полет при пътуване.“

* Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).’;

3) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага:

- а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която се прилагат Договорите;
- б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета държава, до летище, разположено на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета държава, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е въздушен превозвач от Съюза.

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.
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.
4. Без да се засяга член 8, параграф 2, буква г), настоящият регламент се прилага само за пътници, транспортирани с моторизирано въздухоплавателно средство с постоянна геометрия на крилото.
5. Ако не е предвидено друго, опериращият въздушен превозвач отговаря за изпълнението на задълженията по настоящия регламент.“
6. Без да се засяга член 12 от настоящия регламент, настоящият регламент се прилага и за пътници, транспортирани в съответствие с условията на договор за пакетно туристическо пътуване, съгласно определението в член 3, точка 3 от Директива (ЕС) 2015/2302, освен ако договорот за пакетно туристическо пътуване не е прекратен или изпълнението му не е засегнато по причини, различни от проблем със съответния полет.“
7. Член 7 от настоящия регламент не се прилага, ако проблемът възникне при свързващ полет, който заминава от летище в Гренландия и пристига на летище в Гренландия.

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 посоченото летище и да гарантира прилагането на настоящия регламент, по отношение на това летище. Кралство Испания уведомява Комисията, когато тези условия са изпълнени, и Комисията публикува известие относно уреждането на спора в *Официален вестник на Европейския съюз*. Настоящият регламент се прилага за това летище от първия ден на месеца, следващ датата на публикуване на посоченото известие в *Официален вестник на Европейския съюз*“.

- 4) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Отказан достъп на борда

1. Настоящият член се прилага за пътници, които се явят за качване на борда на изхода, след извършена 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.

2. 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 конкретни права, приложими по случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на правото за възстановяване на разходи или премаршрутиране и съгласно член 8 и правото за помощ съгласно член 9.

Оперираният въздушен превозвач отправя призив за доброволци при условия, договорени между всеки доброволец и опериращия въздушен превозвач. Това споразумение с всеки доброволец относно предоставяните облаги замества правото на доброволеца на обезщетение, посочено в член 7, параграф 1, само ако доброволецът го одобри изрично 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.

3. 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 с изключение на пътниците, посочени в член 11.
4. Оперираният въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, незабавно посочва на съответните пътници информацията относно разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16а.

Опериращият 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 пътниците, на които е отказан достъп на борда, имат право на възстановяване на разходите, възстановяването се извършва без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказания 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, буква а), незабавно се предоставят напитки и леки закуски.

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.

5. Параграфи 3 и 4 се прилагат и за обратни полети, когато на пътника е отказан достъп на борда на основание, че той не е използвал полет на отиване в обхвата на същия договор за въздушен транспорт.
6. Когато пътникът или посредник поиска коригиране на правописна грешка във фамилията или името (имената) на един или на няколко пътници или при административна промяна на тези имена, опериращият въздушен превозвач извършва корекцията или изменението поне веднъж до 48 часа преди заминаването без допълнителни такси за пътника или посредника.“

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Отмяна

1. 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 конкретни права, приложими в случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на възстановяването на разходи или премаршрутирането съгласно член 8 и помощта по член 9, както и информацията относно процеса за предявяване на искане за обезщетение, определено в член 7, и относно разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16а.

Оперираният 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.

2. 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.
3. Оперираният въздушен превозвач предлага на съответните пътници помощ в съответствие с член 9.

4. Пътниците имат право да получат обезщетение от опериращия 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 2, 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, предвиден в член 7, параграф 5.
5. 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 опериращия въздушен превозвач.

6. Правото на получаване на помощ съгласно параграф 3 и на обезщетение съгласно параграф 4 не е приложимо, 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 опериращия въздушен превозвач.“

б) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Закъснение

1. Когато опериращ въздушен превозвач очаква закъснение на полет, той незабавно информира съответните пътници за това, когато е възможно, но най-късно до часа на заминаване, посочен на билета на пътника. Доколкото е възможно, пътниците получават редовно актуализирана информация в реално време. Същевременно опериращият въздушен превозвач информира съответните пътници относно техните конкретни права, приложими в случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на помощта съгласно член 9, информацията относно процеса на предявяване на искане за обезщетение, определено в член 7, и разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16а.

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

2. Оперираният въздушен превозвач предлага на съответните пътници помощ в съответствие с член 9.
3. Когато закъснението достигне праговете, предвидени в член 7, параграф 2, изчислени след часа на заминаване, посочен в билета на пътника, оперираният въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8.
4. Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от оперирания 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, предвидени в член 7, параграф 2.

Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от оперирания въздушен превозвач по закъснелия 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, предвидени в член 7, параграф 2, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б).

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

Правото на получаване на помощ съгласно параграф 1 и на обезщетение съгласно параграф 2 не е приложимо, 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.

6. 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.“

7) Вмъкват се следните членове:

„Член 6а

Забавяне на пистата

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

2. 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 пътниците, 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.
3. Когато забавянето на пистата достигне три часа на летище, разположено на територията на държава членка, към която се прилагат Договорите, 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.
4. Пътниците, които са слезли в съответствие с параграф 3, имат правата, предвидени в член 6 и, когато е приложимо, член 11, като се вземат предвид забавянето на пистата и часът на заминаване, посочен на билета на пътника.

Член 6б

Изпуснат свързващ полет по време на пътувания, изпълнявани съгласно един единствен 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 е отговорен да осигури на пътника премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) и помощ в съответствие с член 9.

2. Когато опериращият въздушен превозвач не може да премаршрутира пътника в рамките на срока, предвиден в член 7, параграф 2 букви а) и б), изчислен 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.
3. Пътниците също имат право при поискване да получат обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблем, в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, ако те достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо праговете, предвидени в член 7, параграф 2.

Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблем, 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, предвидени в член 7, параграф 2, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б).

4. 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.“

8) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Право на обезщетение

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

- а) 300 EUR за всички пътувания в рамките на Съюза и за пътувания на разстояние до 3500 километра ;
- б) 500 EUR за пътувания на разстояние над 3500 километра.

Чрез дерогация от буква а), 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.

2. 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 6б, правото на обезщетение възниква за закъснения при пристигане, по-големи от:

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

3. При определяне на разстоянията за целите на настоящия регламент основата за изчислението 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.“
4. Когато пътниците са избрали да продължат пътуването 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 пътуването до крайния пункт на пристигане.
5. 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 в съответствие с член 5, параграф 5 или с член 6, параграф 6, включително ако е приложимо, ясно и обосновано обяснение 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.

Когато опериращият въздушен превозвач не изплати поисканото обезщетение, пътникът може да подаде жалба в съответствие с член 16а.
6. Обезщетението се изплаща в брой или, ако е договорено с пътника в подписан документ или чрез електронно средство на траен носител, по друг начин.“

9) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Право на възстановяване на разходите или премаршрутиране

1. В случай на проблем на пътниците се предлага безплатно избор между следните варианти при условията, определени в член 4, 5, 6 или 6б и тези в настоящия член:
 - а) автоматично възстановяване в срок от 14 календарни дни от датата на заминаване на полета с проблем, посочена на билета на пътника, в брой или ако това е договорено с пътника в подписан документ или с друго електронно средство на траен носител, по друг начин, на пълната стойност на билетите, за частта или частите от неосъщественото пътуване или пътувания и за частта или частите от вече осъщественото пътуване или пътувания, 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.
 - 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.

Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации в съответствие с член 10а, срокът, посочен в буква а) от настоящия параграф, може да бъде удължен до 30 календарни дни;

2. 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 с друго електронно средство 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 до летището, посочено в договора за въздушен транспорт, като в този случай опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърляне на пътника от летището, посочено в договора за въздушен транспорт, до алтернативното летище или до летището, посочено в договора за въздушен транспорт от алтернативното летище;
 - 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.

3. Когато пътник е информирал опериращия въздушен превозвач за своя избор да продължи пътуването си в съответствие с параграф 1, буква б) и параграф 4 и ако опериращият въздушен превозвач не е предложил премаршрутиране в рамките на три часа, пътникът може да организира премаршрутирането си в съответствие с параграф 2.

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

При организиране на премаршрутирането си, пътниците ограничават разходите до тези, които 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.

4. Пътникът може да избере между възстановяване на разходите в съответствие с параграф 1, буква а) или премаршрутиране на по-късна дата в съответствие с параграф 1, буква в) до момента, в който той не е приел премаршрутиране при първа възможност, предложено от опериращия въздушен превозвач в съответствие с параграф 1, буква б) , или до момента, в който пътникът не е решил да се премаршрутира в съответствие с параграф 3.

Пътникът информира опериращия въздушен превозвач за своя избор.“

10) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Право на помощ

1. В случай на проблем и при спазване на условията, посочени в членове 4, 5, 6, ба и бб и тези в настоящия член, и ако времето за чакане за техния полет или алтернативен транспорт бъде удължено с най-малко два часа, на пътниците се предлага безплатно следното:

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

Оперираният въздушен превозвач може да ограничи или откаже помощта съгласно първа алинея, ако предоставянето ѝ би забавило допълнително заминаването на закъснелия полет или премаршрутирането, включително заминаването на алтернативния транспорт.

2. Освен това, когато при чакането за полета или алтернативния транспорт се налага престой от една или повече нощи, на пътниците се предлага безплатно следното:

- а) настаняване в хотел;
- б) транспорт от летището до хотела за настаняване и връщане.

3. Оперираният въздушен превозвач може да използва ваучери, за да изпълни задълженията си по параграф 1, букви а) и б) и тези по параграф 2. Ваучерите, предоставени в съответствие с параграф 1, могат да се използват във всички магазини, предоставящи храна, напитки и леки закуски 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).
4. Когато оперираният въздушен превозвач не изпълнява задълженията си по параграфи 1, 2 и 3, съответните пътници могат да уредят сами въпроса. Въздушният превозвач, изпълняващ полета с проблем, възстановява направените от пътниците разходи в срок от 14 календарни дни от подаването на искането за възстановяване, доколкото тези разходи са необходими, разумни и пропорционални спрямо продължителността на чакането и стойността на напитките и леките закуски и храната на летището или на мястото, където пътниците са блокирани. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни.
5. 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 или терминала.“
6. Ако проблемът е причинен от извънредни обстоятелства и не е могъл да бъде избегнат дори ако въздушния превозвач е взел всички разумни мерки, въздушният превозвач може да ограничи настаняването, предвидено в съответствие с параграф 2, буква а), до максимум три нощи.

7. 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.“

11) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

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

1. Ако опериращ въздушен превозвач настани пътник в по-висока класа на пътуване 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 пътуване от тази, за която е купен билетът, в срок от 14 дни от настаняването в по-ниска класа той предоставя на пътника, по начина, посочен в член 7, параграф 6, 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 на базата на приложимото съотношение на разстоянието на полета спрямо общото разстояние, в обхвата на договора за въздушен транспорт и изчислено в съответствие с член 7, параграф 3.

4. В цената на полета, посочена в настоящия член, не се включват данъците и таксите, посочени на билета, доколкото нито задължението за плащане на тези данъци и такси, нито размерът им зависят от класата на пътуване, за която са били закупени тези билети.
5. Настоящият член не се прилага за предимства, включени в по-висока тарифа в рамките на една и съща класа на пътуване, като например специфични места за сядане или специфичен кетъринг.“

12) 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 многобройни отмени, многобройни закъснения на полети, или и двете, 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.
2. В плановете за действие в извънредни ситуации се отчитат специфичните и индивидуалните нужди на пътниците, посочени в член 11.

3. 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^{*}, на доставчиците на наземно обслужване и на доставчиците на други основни летищни услуги. Планът за действие в извънредни ситуации включва също и данни за контакт на лицето или лицата, които са определени от въздушните превозвачи, за да ги представляват на място в случай на многобройни отмени, многобройни закъснения на полети или и двете. Въздушните превозвачи гарантират, че всяко определено лице разполага с необходимите средства за оказване на помощ на пътниците в съответствие със задълженията, произтичащи от настоящия регламент в случай на проблем.
4. 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 от настоящия регламент.
5. 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—4.
6. На летища в Съюза с годишен трафик на пътници под прага в параграф 1, или които не са обхванати от решение на държава членка, съгласно параграф 5, 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, многобройни закъснения на полети или и двете, водещи до блокирането на значителен брой пътници на летището.“

* Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/67/oj>).

13. Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Пътници със специфични нужди

1. Цялата информация, предоставяна на пътниците съгласно настоящия регламент, се предоставя в достъпен формат.
2. Настоящият член се прилага за 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.
3. Най-късно при регистрацията и ако са налични места, на всяко лице, придружаващо посочените в параграф 2 лица или придружаващо дете, се предлага безплатно възможността да бъде настанено на съседно място до това лице или дете.

4. При качване на борда опериращите въздушни превозвачи дават предимство на лицата, посочени в параграф 2, и на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.
5. 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 2. Въздушните превозвачи извършват премаршрутирането и предоставят помощта възможно най-скоро на тези лица, включително на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.
6. Член 9, параграф 6 не се прилага за пътниците, посочени в параграфи 2, както и за всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.“

14) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Допълнителни права

1. Настоящият регламент не засяга правата на пътниците по силата на други правни актове, включително Директива (ЕС) 2015/2302, освен ако не е предвидено нещо друго в настоящия член.

Обезщетенията съгласно член 7 или член 10, параграф 2 от настоящия регламент се приспадат от обезщетенията или намалението на цената съгласно други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302, ако правата, за които се предоставят обезщетенията или намалението на цената, гарантират същия интерес или имат същата цел. По подобен начин обезщетенията или намалението на цената съгласно други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302 се приспадат от обезщетенията съгласно член 7 или член 10, параграф 2 от настоящия регламент, ако правата, за които се предоставят обезщетенията или намалението на цената, 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 определението в член 3, точка 3 от Директива (ЕС) 2015/2302, пътниците нямат право на възстановяване на разходите съгласно настоящия регламент, доколкото съответно право произтича от Директива (ЕС) 2015/2302.

2. Без да се засягат съответните принципи и съответните правила на националното право, включително съдебната практика, параграф 1 не се прилага за доброволци съгласно условията по член 4, параграф 2.
3. Когато на пътника вече е изплатено обезщетение или възстановяване на разходите съгласно законодателството на трета държава, размерът на това обезщетение или възстановяване се приспада от размера на обезщетението или възстановяването по силата на настоящия регламент.“

15) 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 на Съюза или национално право.“

16) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Задължения за информиране на пътниците

1. Операцият въздушен превозвач помества на своя уебсайт и на своето мобилно приложение информационно известие, посочващо правата по настоящия регламент, включително процеса на разглеждане на жалби.
2. 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 единствен 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 6, без допълнителна такса; и
 - г) общите условия на договора за въздушен транспорт.

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

3. 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 и че правата съгласно членове 7, 8 и 9 относно обезщетение, възстановяване на разходите, премаршрутиране или помощ в случай на пропусна следващ полет не се прилагат за отделния 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.

4. 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 или 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.“

17) 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 в достъпен формат за лицата с увреждания и 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 16а, 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 срок от шест месеца от настъпването на съответния проблем. 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 16а, включително пощенски адрес, уебсайт и адрес на електронна поща на този орган или органи.
3. Подаването на жалби от пътници, използващи механизма, посочен в параграф 1, не засяга правото им да отнасят спорове за извънсъдебно разрешаване в съответствие с член 16а или да търсят правна защита чрез съдебно производство, при спазване на давностните срокове в съответствие с националното право“.

18) 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.
3. Пътниците могат да съобщават на националния правоприлагащ орган за предполагаеми нарушения на настоящия регламент. Националният правоприлагащ орган може да разследва съобщените предполагаеми нарушения и да взема решения относно действията за осигуряване на изпълнението въз основа на информацията, съдържаща се в тези съобщения.
4. 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.
5. До ... [6 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изпълнение] 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 или 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 в обхвата на настоящия регламент. Националните правоприлагащи органи могат да обменят тази информация помежду си за целите на прилагането на настоящия регламент.“

19. Вмъква се следният член:

„Член 16а

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 член единствено за спорове между въздушните превозвачи или посредниците, от една страна, и потребителите, от друга страна.“

20) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Преглед и доклад

1. До ... [5 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение] и на всеки три години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно съдържащия се в приложението списък на извънредните обстоятелства, с оглед на събитията, засегнали навременното и ефективно изпълнение на полетите през двете години, предхождащи всеки доклад.

При необходимост докладът се придружава от законодателно предложение.

2. До .. [5 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение] и на всеки пет години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно действието, изпълнението и резултатите от настоящия регламент. Комисията включва в този доклад и информация относно подобряването на защитата на пътниците на въздушния транспорт на полети от трети държави, изпълнявани от въздушни превозвачи от трети държави.

Докладът включва също така преглед на размера на сумите, 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.

В доклада, който трябва да бъде представен до ... [5 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изпълнение] съгласно първа алинея, Комисията оценява също:

- 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 осигуряване на изпълнението, и препоръчва начини за смекчаване на тези рискове и преодоляване на тези трудности;

- б) необходимостта от коригиране на праговете, установени в член 7, параграф 2, въз основа на статистически данни относно развитието на закъсненията и отмените по времето на петте години, предхождащи оценката на Комисията и всяка година, считано от ... [2 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение];
- в) осъществимостта на по-нататъшна автоматизация на исканията за обезщетение или плащанията на обезщетения при закъснения.

При необходимост докладът се придружава от законодателни предложения.“

- 21) Текстът от Приложение I към настоящия регламент се добавя като приложение към Регламент (ЕО) № 261/2004.

Член 2

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

- 1) В 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 на Европейския парламент и на Съвета^{*};

* Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).“

б) Добавят се следните букви:

„з) „оборудване за придвижване“ означава всяко оборудване, предназначено да подпомага лица с увреждания или лица с намалена подвижност по отношение на тяхната подвижност, по смисъла на член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета*;

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;

й) „достъпен формат“ означава формат, който дава на лицето с увреждания или с намалена подвижност достъп до всякаква имаща отношение информация, включително предоставяне на това лице на достъп, който е също толкова практичен и удобен, колкото е достъпът за лице без нарушение или увреждане, и който отговаря на изискванията за достъпност, определени в съответствие с приложимото законодателство, по-специално Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета**;

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;

- 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 седалката пред седалката на въпросния пътник;
- м) „ръчен багаж“ означава единица нерегистриран багаж, която не е лична вещ и която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност.

* 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 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>).

** Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>) “

- 2) В член 3, параграф 1 се заменя със следното:

„Отговорността на въздушен превозвач от Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност. Това включва отговорността на въздушния превозвач от Съюза по отношение на пътник или закъснял багаж.“

- 3) В параграф 3, параграф 2 се заличава.

- 4) 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.“

- 5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

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. Без да се засяга 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. Авансовото плащане не представлява признание за отговорност и авансът може да бъде компенсиран срещу всяка сума, платена впоследствие в зависимост от отговорността на въздушния превозвач от Съюза; тя не се възстановява, освен в случаите, предвидени в член 20 от Конвенцията от Монреал, или когато лицето, което е получило авансовото плащане, не е имало право на обезщетение.

б) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Всеки въздушен превозвач, когато продава услуги по въздушен превоз в Съюза, гарантира, че във всички пунктове за продажба, включително при продажбата по телефона или чрез интернет, на разположение на пътниците има резюме на основните разпоредби, уреждащи отговорността по отношение на пътниците и техния багаж, включващи крайните срокове, предвидени за подаване на иск за обезщетение и възможността да се направи специална декларация за багажа. С оглед изпълнението на това изискване за информиране въздушните превозвачи от Съюза използват информационната бележка, посочена в приложението. Такова резюме или такава бележка не трябва да служат като основание за иск за обезщетение, нито да бъдат използвани за тълкуване на разпоредбите на настоящия регламент или на Конвенцията от Монреал.

б) в параграф 2 се добавя следното тире:

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

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. За всички транспортни операции, осъществявани от въздушни превозвачи от Съюза, посочените граници съгласно изискванията за информирание, предвидени в параграфи 1 и 2, са тези, установени от настоящия регламент, освен ако въздушният превозвач от Съюза не установи по своя воля по-високи граници. За всички транспортни операции, осъществени от въздушни превозвачи от трети държави, параграфи 1 и 2 се прилагат само по отношение на превозите, осъществени към, от или в рамките на Съюза.“

г) добавят се 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 и формулярите за жалби, са в достъпен формат и се предоставят 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.“

7) 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 от доставка в местоназначението 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 начислява на 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 първа алинея. Посредникът предава декларацията на въздушния превозвач от Съюза във възможно най-кратък срок.

2. 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.
3. Когато се прилага параграф 2 и без да се засягат членове 7 и 8 и приложение I, четвърта алинея от Регламент (ЕО) № 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 2, 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.
4. Спазването на параграф 3 не представлява признаване на отговорността на въздушния превозвач от Съюза.

Член 6б

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, съответстващ на тарифата за класата на пътуване 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 2, потенциалните допълнителни такси, прилагани за превоза на регистриран и нерегистриран багаж, включително музикални инструменти, посочени в член 6в,
 - специалните съображения, които правят невъзможен превоза в пътническия салон на нерегистриран багаж съгласно параграф 3.

2. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1107/2006, въздушните превозвачи разрешават на пътниците да превозват лична вещ в пътническия салон без допълнителни разходи.
3. 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 2, или ръчен багаж, въздушният превозвач може да превозва този нерегистриран багаж в багажното отделение на самолета, но без да изисква допълнителна такса от пътника.
4. Параграфи 2 и 3 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.
5. Настоящият член не засяга ограниченията върху нерегистрирания багаж, установени от правилата на Съюза, като предвидените в Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета* и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията** и в международните правила за сигурност и безопасност.

Член 6в

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.

-
- * Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>).
- ** Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (ОВ L 299, 14.11.2015 г., р. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).

8) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета до ... [5 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение] за действието на настоящия регламент и резултатите от него.“

9) Приложението към Регламент (ЕО) № 2027/97 се заменя с текста от приложение II 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 от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение].

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

Съставено в ... на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Неизчерпателен списък на обстоятелствата, които се считат за извънредни обстоятелства,
и обстоятелствата, които не се считат за извънредни обстоятелства
за целите на настоящия регламент

1. Следните обстоятелства се считат за извънредни:
 - a) обстоятелства, които не са свързани с експлоатацията на въздухоплавателното средство, като например:
 - i) природни или екологични бедствия, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;
 - ii) метеорологични условия и повреди на въздухоплавателното средство, свързани с метеорологични явления, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета (като: удар от мълния, ледени парчета от градушка, гръмотевични бури, силна турбуленция или силен вятър);
 - iii) войни или бунтове, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;
 - iv) трансгранични заплахи за здравето, попадащи в обхвата на член 2, параграф 1 или член 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2022/2371 на Европейския парламент и на Съвета¹, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета; и

¹ Регламент (ЕС) 2022/2371 на Европейския парламент и на Съвета от 23 ноември 2022 г. относно сериозните трансгранични заплахи за здравето и за отмяна на Решение № 1082/2013/ЕС (ОВ L 314, 6.12.2022 г., р. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

- v) сблъсъци на въздухоплавателното средство с птица или друг чужд обект, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета.
- б) инциденти, свързани с пътник, включително:
 - i) инциденти със смущаващи реда пътници по смисъла на Монреалския протокол от 2014 г., които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета или които забавят неговото излитане;
 - ii) рискове за здравето или спешни медицински случаи (например сериозно заболяване), които са открити малко преди заминаването на полета или които налагат неговото прекъсване или отклоняване;
- в) други инциденти, като например:
 - i) рискове за сигурността, щети, причинени от саботаж или тероризъм, или незаконни действия, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;
 - ii) откриване, от производителя или от компетентен орган, на скрити производствени или конструктивни дефекти, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;
 - iii) ограничения, свързани с управлението на въздушното движение или летищния капацитет, или затваряне на въздушното пространство;
 - iv) частично или пълно непредвидено затваряне на летище, включително общ срив на системата на летището, прекъсване на електрозахранването и срив във електронните комуникации, или задействане на плана за действие при извънредни ситуации от управляващия орган на летището;

- v) стачки при доставчици на основни услуги, като например управляващия орган на летището, доставчиците на аеронавигационно обслужване, доставчиците на наземно обслужване или при опериращия въздушен превозвач, когато стачките са свързани с искания извън сферата на компетентност на опериращия превозвач;
- vi) неочаквано отсъствие на член на екипажа, който е от съществено значение за изпълнението на полета, поради заболяване или смърт, когато това се случва извън националните бази на опериращия въздушен превозвач или поради пандемия;
- vii) причинени от трети страни щети на въздухоплавателното средство, докато то е на земята, за които въздушният превозвач не носи отговорност и които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;
- viii) повреда на самолетна гума, която е причинена от чужд обект и е несъвместима с безопасното изпълнение на полета;
- ix) замърсена писта за излитане и кацане, която е несъвместима с безопасното изпълнение на полета;
- x) неочаквани дефекти в оборудването на въздухоплавателното средство, които са свързани със системата за безопасност на полета, не са в рамките на приемливите нива на експлоатация, определени в базовия списък на минималното оборудване или в установените в него експлоатационни условия, свързани с минималното оборудване, и не е можело да бъдат отстранени по време на превантивната поддръжка (както е предвидено в точка 2, буква а)); и
- xi) след излитане, рискове за здравето или спешни медицински случаи (като сериозно заболяване) с член на екипажа, които налагат прекъсването или отклоняването на полета.

2. Обстоятелствата от следния списък не се считат за извънредни обстоятелства:
- а) технически проблеми, които е можело да бъдат отстранени по време на превантивната поддръжка в съответствие с правилата и процедурите на Съюза за управлението на поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства;
 - б) оперативни решения и, закъснения при процедурите на екипажа, регистрацията и качването на борда; и
 - в) отсъствие на полетен или кабинен екипаж (освен в случаите на стачки, посочени в точка 1, буква в), подточка v), или неочаквани отсъствия поради заболяване или смърт, посочени в точка 1, буква в), подточка vi).“
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Информационна бележка, посочена в член 6

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА ОТНОСНО ОТГОВОРНОСТТА НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗВАЧ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЪТНИЦИТЕ И ТЕХНИЯ БАГАЖ

Настоящата информационна бележка обобщава правилата за отговорност, които се прилагат от въздушните превозвачи от Съюза в съответствие с изискванията на законодателството на ЕС и Конвенцията от Монреал.

ОБЕЗЩЕТИЕ В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ НА НАРАНЯВАНЕ

Няма финансови лимити на отговорността в случай на нараняване или на смърт на пътник, причинена от произшествие на борда на въздухоплавателното средство или по време на която и да е от операциите за качване и слизание на пътници.

Без да се засяга член 20 от Конвенцията от Монреал относно освобождаването от отговорност на въздушния превозвач, за вреди в размер до лимита по член 21 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута], въздушният превозвач не може да изключи или ограничи отговорността си. Над тази сума въздушният превозвач не носи отговорност, ако докаже, че:

- тази вреда не е причинена от небрежност или друго неправилно действие или бездействие на въздушния превозвач или неговите служители или агенти; или
- тази вреда е причинена единствено от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на трета страна.

АВАНСОВИ ПЛАЩАНИЯ

В случай на смърт или на нараняване на пътник въздушният превозвач трябва да извърши авансово плащане за покриване на непосредствените икономически нужди в срок от петнадесет дни, считано от установяването на самоличността на лицето, имащо право на обезщетение. В случай на смърт това авансово плащане не може да бъде по-малко от 16% от лимита по член 21 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута].

ЗАКЪСНЕНИЕ НА ПЪТНИЦИТЕ

В случай на закъснение на пътниците въздушният превозвач е отговорен за вредите, освен ако е взел всички разумно предвидими мерки за тяхното избягване или ако е било невъзможно да се вземат такива мерки. Отговорността за закъснения на пътниците се ограничава до лимита по член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута].

ЗАКЪСНЕНИЕ НА БАГАЖА

В случай на закъснял багаж въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до лимита по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута], като лимитът на обезщетението важи за пътник, а не за единица регистриран багаж. Въздушният превозвач не носи отговорност, когато е предприел всички разумни мерки, за да се избегнат вреди, произтичащи от такова закъснение или когато е било невъзможно да се вземат такива мерки.

УНИЩОЖАВАНЕ, ЗАГУБВАНЕ ИЛИ ПОВРЕЖДАНЕ НА БАГАЖ

Въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до лимита по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута], като лимитът на обезщетението важи за пътник, а не за единица багаж.

В случай на повреден или загубен регистриран багаж въздушният превозвач носи отговорност, освен в случаите, когато повредата е вследствие на присъщ дефект, качество или недостатък на багажа.

В случай на нерегистриран багаж (ръчен багаж), включително лични вещи, въздушният превозвач носи отговорност само ако вредата е възникнала по негова вина или по вина на негови служители или агенти.

ПО-ВИСОКИ ЛИМИТИ НА ОТГОВОРНОСТ ЗА БАГАЖА

Пътниците могат да се възползват от по-висок лимит на отговорност, като подадат специална декларация най-късно в момента на регистрирането и като платят допълнителна такса, ако такава се изисква. Тази допълнителна такса се основава на тарифа, свързана с допълнителните разходи за транспортиране и застраховане на съответния багаж над лимита на отговорност, съответстващ на лимита по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута]. Тарифата се съобщава на пътниците при поискване.

На пътниците с увреждания и пътниците с намалена подвижност системно се предлага при резервацията, едновременно с уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006 и най-късно при предаването на оборудването на въздушния превозвач, а в случай на признато куче придружител – при качване на борда, възможността за подаване на специална декларация за интерес в достъпен формат за транспортирането – без допълнителни разходи – на тяхното оборудване за придвижване или на тяхното признато куче придружител.

ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ОТГОВОРНОСТ

Ако превозвачът докаже, че вреда, обхваната от правилата за отговорност, които се прилагат от въздушните превозвачи от Съюза в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 2027/97 и Конвенцията от Монреал, включително смърт или нараняване, е причинена или за нея е допринесла небрежност, друго неправомерно действие или бездействие на лицето, което иска обезщетение, или лицето, от което произтичат правата му, превозвачът изцяло или частично се освобождава от отговорност по отношение на ищеца, в степента, в която такива небрежност, неправомерно действие или бездействие е причинило или е допринесло за вредата.

СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ЖАЛБИ ВЪВ ВРЪЗКА С БАГАЖА

В случай на повреждане, закъснение, загубване или унищожаване на багаж, съответният пътник трябва във всички случаи да подаде жалба пред въздушния превозвач възможно най-бързо. Пътникът трябва да подаде жалбата в срок от 7 дни в случай на повреда на регистриран багаж и в срок от 21 дни в случай на закъснял багаж, като и в двата случая срокът тече от датата, на която багажът е бил предоставен на пътника. Във връзка с това на разположение на пътниците на уебсайта или онлайн приложението на въздушния превозвач може да има специален формуляр, който да може да се подава на хартиен носител или онлайн. Този формуляр трябва да бъде приет от въздушния превозвач на летището като жалба. Датата на подаване на тази жалба се разглежда от въздушния превозвач като дата на подаване на жалбата съгласно член 31, параграф 2 и член 31, параграф 3 от Конвенцията от Монреал, дори ако въздушният превозвач поиска допълнителна информация на по-късен етап.

ОТГОВОРНОСТ НА ПРЕВОЗВАЧА, С КОГОТО Е БИЛ СКЛЮЧЕН ДОГОВОР, И НА ДЕЙСТВИТЕЛНИЯ ПРЕВОЗВАЧ

Ако въздушният превозвач, осъществяващ полета, не е еднакъв с този, с когото е бил сключен договор, пътникът има право да отправи жалба или иск за вреди срещу всеки от тези превозвачи. Това включва случаите, когато специална декларация за интерес при доставка е подписана с единия или другия от двамата превозвачи.

СРОК ЗА ПРЕДЯВЯВАНЕ НА ИСКА

Съдебните искове за обезщетение трябва да бъдат предявени в рамките на две години, считано от датата на пристигането на въздухоплавателното средство или считано от датата, на която то е следвало да пристигне.

УНИЩОЖАВАНЕ, ЗАГУБВАНЕ, ПОВРЕЖДАНЕ ИЛИ ЗАКЪСНЕНИЕ НА ОБОРУДВАНЕ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ

Въздушният превозвач е отговорен за унищожаването, загубването, повреждането или закъснението на оборудване за придвижване до лимита по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал [въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута], като лимитът на обезщетението важи за пътник, а не за единица багаж.

Пътникът може да се възползва, без допълнителни разходи, от по-висок лимит на отговорност, като направи специална декларация, посочваща разходите за подмяна на оборудването му за придвижване, най-късно на гишето за регистрация.

В случай на унищожаване, загубване, повреждане или закъснение на оборудване за придвижване въздушният превозвач изплаща обезщетение, което не надвишава сумата, декларирана в специалната декларация.

Преди изплащането на това обезщетение въздушният превозвач полага всички разумни усилия, за да осигури незабавно необходимите временни заместители на оборудването за придвижване и след приключването на пътуването на съответния пътник“.

ОСНОВАНИЕ ЗА ГОРЕПОСОЧЕНИТЕ ПРАВИЛА

Горепосочените правила се основават на Конвенцията от Монреал от 28 май 1999 г., която се прилага в Съюза с Регламент (ЕО) № 2027/97 (изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 и Регламент (ЕС) .../...⁺) и в държавите членки с националното им законодателство.

⁺ ОВ: моля въведете номера на настоящия регламент за изменение.