



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 1 декември 2023 г.
(OR. en)

16307/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0436(COD)

TRANS 566
CODEC 2368

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	30 ноември 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2023) 752 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно правата на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 752 final.

Приложение: COM(2023) 752 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 29.11.2023 г.
COM(2023) 752 final

2023/0436 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно правата на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 387 final} -
{SWD(2023) 389 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност потвърждава амбицията на Европейския зелен пакт за намаляване на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г.¹. Ключов елемент от повишаването на устойчивостта на транспорта е постигането на ефективна мултимодалност, при която пътниците, желаещи да пътуват на дълги разстояния, могат да го направят, съчетавайки няколко вида колективен транспорт, като по този начин използват най-устойчивия и ефективен вид транспорт за всеки етап от пътуването. Защитата на пътниците по време на пътуването, особено в случай на нерегулярност, е от ключово значение за повишаване на привлекателността на такива мултимодални пътувания. Освен това невъзможността да се осигури тази защита би могла сама по себе си да се отрази на растежа на пазара на мултимодални пътувания, тъй като някои пътници биха избрали да пътуват с автомобил вместо с колективен транспорт (като преценяват, че пътуването с автомобил е по-удобно и по-надеждно).

В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност бяха обявени мерки за укрепване на регулаторната рамка за правата на пътниците. В този контекст в нея се отбелязва, че правата на пътниците в ЕС следва да се прилагат по-добре и да са по-ясни както за превозвачите, така и за пътниците, и че те следва да осигуряват подходяща помощ, възстановяване на разходи, евентуално обезщетение при възникване на нерегулярност, както и подходящи санкции, ако правилата не се прилагат правилно. Комисията обяви, че ще разгледа вариантите и ползите, за да продължи действията си във връзка с по-опростена, по-последователна и хармонизирана мултимодална рамка за правата на пътниците.

Мултимодални пътувания се осъществяват, когато пътниците съчетават поне два вида колективен транспорт, за да достигнат до крайното местоназначение, например съчетаване на полет с железопътна услуга или железопътна услуга с автобусна услуга. На първо място, мултимодалното пътуване обикновено включва пътуване с няколко отделни билета, които пътниците купуват поотделно (билети „категория С“). Освен това някои посредници по собствена инициатива обединяват такива отделни билети в мултимодален продукт и продават самия продукт на пътниците в рамките на еднa-единствена търговска сделка (билети „категория В“). Накрая, ограничен брой превозвачи предлагат и мултимодални пътувания в рамките на единичен договор за превоз (билет „категория А“). Според изчисленията през 2019 г. 91 милиона пътници са извършили мултимодални пътувания, като се очаква броят им да нарасне до 103,6 милиона през 2030 г. и 150,9 милиона през 2050 г. Според прогнозите, изразени като дял от общия брой пътници, броят на пътниците, пътуващи с мултимодален транспорт, ще се увеличи от 0,7 % през 2019 г. до 0,8 % през 2050 г.

¹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (COM(2020) 789 final от 9.12.2020 г.).

Понастоящем пътниците, които пътуват само с един вид колективен транспорт (т.е. само със самолет, влак, автобус или кораб), се ползват с права в случай на нерегулярност на пътуването², но нямат същите права, когато преминават към друг вид транспорт в рамките на своето пътуване. Това означава, че липсва и ясна рамка за определяне на съответните задължения и отговорности на различните доставчици на пътнически услуги, участващи в едно мултимодално пътуване. Националните правни рамки като цяло също не включват разпоредби, които да обхващат мултимодалния транспорт. Освен това понастоящем има ограничено предлагане на пътнически застраховки за мултимодални пътувания. Следователно правата на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания зависят от реда и условията на конкретния(те) договор(и) за превоз.

В резултат на това пътниците не разполагат с информация за това какви са техните права преди и по време на мултимодално пътуване и не получават информация в реално време за възможна нерегулярност на пътуването, нито предупреждения във връзка със сигурността, когато трябва да сменят вида на транспорта. Те могат да бъдат третирани по различен начин по отношение на договорните условия и тарифите за мултимодални пътувания въз основа на тяхната националност или на мястото на установяване на превозвача или посредника. Освен това тези пътници не получават помощ (напр. възстановяване на разходи, премаршрутиране, настаняване, храна и напитки) по време на пътуването си в случай на нерегулярност на пътуването, което възниква при смяна на вида на транспорта. Пътниците също така срещат трудности при подаването на жалби до превозвачите и други възможни заинтересовани страни (напр. оператори на терминали, продавачи на билети) относно липсата на информация или помощ, както и нямат яснота към кой национален орган да се обърнат в такива случаи. Липсата на конкретно определен орган води и до несигурност по отношение на предоставянето на информация на пътниците и оказването на помощ на пътниците по време на мултимодално пътуване. Последиците от липсата на информация и помощ за пътниците при смяна на вида на транспорта включват изпускане на връзка и парични щети, понесени от гражданите, както и пристрастни решения от страна на гражданите в полза на по-малко устойчиви/по-вредни за климата и околната среда решения.

Липсата на правила за мултимодални пътувания също така означава, че лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност (ЛНП) нямат право на никаква специална помощ съгласно законодателството на ЕС при преминаване от един вид транспорт към друг, включително в мултимодални свързващи точки, като например въздушно-

² 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); 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); Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст) (ОВ L 172, 17.5.2021 г., стр. 1); Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 1); Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 1).

железопътни възли. При липсата на такава помощ те няма да могат да се възползват от безпроблемно пътуване, подобно на това на останалите пътници.

Поради това целите на настоящото предложение са да се осигури:

- недопускане на дискриминация между пътниците по отношение на условията за превоз и предоставянето на билети;
- минималната и точна информация, която трябва да бъде предоставена в достъпен формат и своевременно на пътниците;
- правата на пътниците в случай на нерегулярност, по-специално в контекста на изпуснатата връзка между различни видове транспорт;
- недопускане на дискриминация спрямо лица с увреждания и лица с намалена подвижност и помощта за тях;
- определянето и контролът на стандартите за качество на услугите;
- разглеждането на жалби;
- общите правила за контрол по прилагането.

Настоящата инициатива е част от работната програма на Комисията за 2023 г. в приложение II (инициативи по REFIT) под заглавието „Икономика в интерес на хората“.

• **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Законодателството на Съюза в областта на правата на пътниците вече повишава стандартите за защита на пътниците, когато те пътуват с въздушен, железопътен, морски и вътрешноводен транспорт, както и с автобусен транспорт. По-специално тези регламенти съдържат разпоредби относно информирането и оказването на помощ на пътниците, които се прилагат за всеки от тези видове транспорт поотделно. Настоящото предложение има за цел да допълни тези съществуващи правила, като се гарантира, че пътниците се ползват със сходно равнище на защита, когато сменят вида на транспорта по време на пътуване.

Настоящото предложение е в съответствие с предложението за изменение на регламенти (ЕО) № 261/2004, (ЕО) № 1107/2006, (ЕС) № 1177/2010, (ЕС) № 181/2011 и (ЕС) 2021/782 по отношение на контрола по прилагането на правата на пътниците в Съюза³. Правилата за по-добро прилагане и изпълнение на правилата на Съюза в областта на правата на пътниците в настоящия регламент са напълно съгласувани с това предложение.

³ COM(2023) 753 final от 29.11.2023 г.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение е съгласувано с Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията относно информационни услуги за мултимодални пътувания⁴. С този регламент от държателите на данни (напр. транспортните органи, превозвачите и управителите на инфраструктура) се изисква да предоставят достъп до данните за транспортните мрежи (включително данни за услугите за превоз — като разписания и работно време) на ползвателите на данни чрез национални точки за достъп, създадени от държавите членки, когато данните са налични в цифров машинно четим формат. Настоящото предложение е също така съгласувано с предложението за преразглеждане на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията⁵. С посоченото преразглеждане се разширява това изискване, като от декември 2025 г. до декември 2028 г. постепенно се добавят динамични данни, като например часове на пристигане и заминаване в реално време. Това е от съществено значение за настоящото предложение по отношение на предоставянето на пътниците на информация в реално време за нерегулярност на пътуването при смяна на вида на транспорта. Това ще бъде допълнително подкрепено от предложеното изменение на Директивата за ИТС⁶. С това изменение следва да се гарантира, че приложенията за ИТС в областта на автомобилния транспорт позволяват безпроблемно интегриране с останалите видове транспорт, като железопътен или активна мобилност, като по този начин улесняват преминаването към тези видове транспорт, когато е възможно, с цел увеличаване на ефективността и достъпността.

Настоящото предложение е също така съгласувано със съобщението относно общо европейско пространство на данни за мобилността (EMDS), в което се очертава предложеният път за създаване на общо европейско пространство за данни за мобилността, включително неговите цели, основни характеристики, мерки за подкрепа и ключови етапи. Целта на EMDS е да се улеснят достъпът, обединяването и споделянето на данни от съществуващи и бъдещи източници на данни за транспорта и мобилността⁷. По отношение на обмена на информация в реално време в контекста на взаимоотношенията между предприятията настоящото предложение е от значение и в контекста на предложението за законодателния акт за данните, в който се разглеждат важни аспекти на обмена на данни, като например обезщетения, уреждане на спорове или мерки за техническа защита⁸. Предложението за създаване на рамка за европейска цифрова самоличност също би могло да изиграе роля, що се отнася до въвеждането на

⁴ Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-EU-wide-multimodal-travel-new-specifications-for-information-services_bg.

⁶ Предложение за Директива за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (COM(2021) 813 final — 2021/0419 (COD) — (ЕП и Съветът постигнаха съгласие по предварителния текст през юни 2023 г.).

⁷ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Създаване на общо европейско пространство на данни за мобилността (COM(2023)751 final от 29.11.2023 г.).

⁸ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизирани правила за справедлив достъп до данни и тяхното използване (Законодателен акт за данните) (COM(2023) 68 final от 23.2.2022 г.).

европейски портфейли за цифрова самоличност⁹. С оглед на ползите по отношение на сигурността, удобството и достъпността държавите членки следва да насърчават използването на европейски портфейли за цифрова самоличност за установяване на самоличността и автентичността в мултимодални транспортни сценарии, особено в помощ на уязвими лица или лица с увреждания.

Освен това следва да се поясни, че правилата за пакетните туристически пътувания съгласно Директива (ЕС) 2015/2302¹⁰ и предложението за преразглеждането ѝ¹¹ също са съгласувани с настоящото предложение. Въпреки че и двете предложения се отнасят до пътуванията, те засягат два отделни пазара. В настоящото предложение — в съответствие със съществуващото законодателство относно правата на пътниците и предложението за изменението му¹² — се разглеждат изключително услугите за превоз на пътници (напр. съчетаване на железопътна и автобусна услуга), докато правилата за пакетните туристически пътувания обхващат комбинация от различни пътнически услуги, предлагани от организатор (напр. пакет, съчетаващ полет и хотелско настаняване). В настоящото предложение също така се изяснява, че когато съгласно Директива (ЕС) 2015/2302 възниква право на възстановяване на разходи, тя следва да се прилага вместо настоящия регламент по отношение на единичните договори за мултимодални превози. Освен това в него се уточнява, че посочената директива следва да се прилага, когато организаторът съчетава услуги за превоз за целите на мултимодално пътуване като част от пакет.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за приемането на законодателство на ЕС, свързано с общата транспортна политика, е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Освен това по силата на член 100, параграф 2 от ДФЕС законодателят на Съюза може да приема съответните разпоредби относно морския и въздушния транспорт. Предложението е съставено на основание на член 91, параграф 1 и член 100, параграф 2 от ДФЕС.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Правата на пътниците, пътуващи с въздушен, железопътен, автобусен (при пътувания на дълги разстояния), морски и вътрешноводен транспорт, вече са залегнали в

⁹ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 по отношение на създаването на рамка за европейска цифрова самоличност (COM(2021) 281 final от 3.6.2021 г.).

¹⁰ 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).

¹¹ Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2015/2302 с цел по-ефективна защита на пътниците и опростяване и изясняване на някои аспекти на директивата (COM(2023)905 final от 29.11.2023 г.).

¹² Предложение за изменение на регламенти (ЕО) № 261/2004, (ЕО) № 1107/2006, (ЕС) № 1177/2010, (ЕС) № 181/2011 и (ЕС) 2021/782 по отношение на контрола по прилагането на правата на пътниците в Съюза (COM(2023) 753 final от 29.11.2023 г.).

законодателството на ЕС¹³ и само градският пътнически транспорт/пътническият транспорт на къси разстояния е оставен предимно в юрисдикцията на държавите членки. Настоящото предложение има за цел да реши проблема с липсата на права за пътниците, които пътуват при съчетаване тези видове транспорт. Без хармонизиране на правилата за защита на пътниците по време на такива пътувания превозвачите, посредниците и управителите на мултимодални центрове ще трябва да работят при различни режими. Пътниците ще подлежат на многобройни правила и ще им бъде трудно да знаят и да отстояват правата си. Освен това към договорите за превоз за мултимодални пътувания между държавите членки могат да се прилагат няколко режима. Поради тези причини националните правила, дори и да се приеме, че предоставят на пътниците високо равнище на защита, не биха постигнали основните цели на Съюза и дори биха възпрепятствали тяхното постигане. В обобщение, настоящата инициатива има за цел да запълни пропуски в нормативната уредба на ЕС, която, ако бъде оставена на национално равнище, би създавала риск от нарушения или потенциални отрицателни странични ефекти.

- **Пропорционалност**

Както е посочено подробно в глава 7 от оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, нито един от вариантите на политиката не надхвърля необходимото за постигане на общите цели на политиката.

- **Избор на инструмент**

При оценката на въздействието беше установено, че за постигане на целите на инициативата са необходими регулаторни мерки, чиято основна цел е да се осигури подходящо равнище на защита на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания. Правилата, установени с настоящото предложение, следва да се прилагат по единен и ефективен начин в целия Европейски съюз. Регламентът, който е пряко приложим, изглежда е най-подходящият инструмент за осигуряване на съгласувано прилагане на предвидените мерки във всички държави — членки на ЕС, като същевременно се намалява рискът от нарушаване на конкуренцията в рамките на единния пазар, който може да се породии от различията в начина, по който държавите — членки на ЕС, транспонират изискванията в националното си право. ЕС вече е избрал регламента като правен инструмент за защита на правата на пътниците, пътуващи съответно с въздушен, железопътен, автобусен, морски и вътрешноводен транспорт.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Тъй като в момента не съществува законодателство, не е извършена последваща оценка или проверка за пригодност.

¹³ Вж. бележка под линия 2 по-горе.

- **Консултации със заинтересованите страни**

За целите на оценката на въздействието мненията на заинтересованите страни бяха събрани по различни начини, включително чрез открита обществена консултация и целеви консултации, проведени от външен изпълнител чрез онлайн въпросници, интервюта и работни срещи. Беше потърсена както информация от качествен характер (становища, възгледи и предложения), така и количествена информация (данни, включително статистически).

Заинтересованите страни включваха участници от отрасъла, групи, представляващи пътници/потребители, лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ЛНП) и държавни органи, т.е. засегнатите от политиката, прилагащите я и имащите пряк интерес от нея¹⁴.

Аспекти на проблема

„Пътниците не са защитени чрез съществуващите права при смяна на вида на транспорта“: 89 от 145-те респонденти на целевия въпросник са напълно или донякъде съгласни, че проблемът е важен, а 26 респонденти са напълно или донякъде несъгласни. Последните са предимно превозвачи (за всички видове транспорт) и техните представителни организации, които по време на интервюта и специализираната работна среща твърдяха, че е твърде рано да се регулира отрасълът, тъй като законодателната рамка би могла да наруши функционирането на един нововъзникващ, но недостатъчно развит отрасъл. В откритата обществена консултация 70 % (117 от 166) от респондентите са съгласни донякъде/напълно, че проблемът е важен. В отговор на поканата за предоставяне на данни една от пътническите организации заяви, че сигурността за достигане на местоназначението трябва да бъде винаги гарантирана, дори в случай на сериозни закъснения и независимо от използвания(те) вид(ове) транспорт.

„На лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност (ЛНП) не се оказва помощ при смяна на вида на транспорта“: 50 % (69 от 138) от респондентите са съгласни, че това е важен проблем, докато 16 % (22 от 138) са категорично или донякъде несъгласни, 14 % (19 от 138) заемат неутрална позиция, а 20 % (28 от 138) не са изразили мнение. В откритата обществена консултация 57 % (95 от 167) от респондентите смятат, че това е важен проблем.

Цели на политиката

71 % (101 от 143) от респондентите на целевия въпросник са съгласни с целта да се предложи адекватна рамка от правила за защита на пътниците, засегнати от нерегулярност на пътуването при смяна на един вид транспорт с друг, докато 11 % (16 от 143) не са съгласни с тази цел. В откритата обществена консултация 63 % (104 от 165) от респондентите оценяват значимостта на целта като висока или средно висока, докато 16 % (26 от 165) смятат, че тя е с ниска/средна към ниска значимост.

Мерки на политиката

¹⁴

За повече информация относно консултацията със заинтересованите страни вж. Обобщения доклад в приложение 2 към оценката на въздействието SWD(2023)386.

Повечето потребителски организации, които отговориха на целевия въпросник, изразиха подкрепа за законодателна мярка, която **да гарантира, че превозвачите и продавачите на билети предоставят допълнителна информация на пътниците, използващи мултимодален транспорт**. Авиокомпаниите и техните представителни организации посочиха, че не могат да бъдат правно задължени да предоставят информация, с която често не разполагат (време за прекачване и пътувания с прекачване), и изтъкнаха, че предоставянето на информация в реално време относно нерегулярност на пътуването е неосъществимо, ако пътниците са направили резервация чрез продавач на билети. Представителните организации обясниха, че тази мярка ще увеличи оперативните разходи главно поради необходимите актуализации на ИТ системите, поддържащи резервационните режими, и допълнителните ресурси, необходими за идентифициране на съответната информация. Продавачите на билети подкрепиха в по-малка степен предоставянето на информация в реално време и заявиха, че подобно решение би било осъществимо само ако превозвачите бъдат задължени да споделят информация с посредниците.

Що се отнася до **въвеждането на правото на пътниците да получат възстановяване на разходи или да имат възможност за премаршрутиране в случай на нерегулярност на пътуването**, повечето пътнически организации, отговорили на целевото проучване, заявиха, че законодателната мярка би имала много голям или голям принос, докато малко мнозинство от превозвачите в областта на железопътния, водния и автобусния транспорт смятат, че законодателната мярка би имала умерен или слаб принос. Почти всички посредници, отговорили на целевото проучване, се съгласиха, че предложената мярка би имала голям принос, ако бъде приложена като законодателна мярка и при условие, че има споразумения между предприятията със съответните задължения. Що се отнася до **въвеждането на единно звено за контакт (ЕЗК) за ЛНП в мултимодалните пътнически центрове**, един от представителите на ЛНП подчерта по време на специализираната работна среща, че тъй като ЛНП се нуждаят от различни видове помощ, ще има много въпроси за разглеждане при определянето на ролята/обхвата на ЕЗК, и изрази загриженост, ако мярката има незадължителен характер. Една от интервюираните организации на ЛНП отбеляза, че ЕЗК ще бъде от значителна полза за ЛНП при получаването на помощ и съответна информация. 10 от 17 авиокомпаниии заявиха, че мярката ще има (много) голям принос. По време на работната среща авиокомпаниите и техните представителни организации изразиха подкрепата си за нея, като същевременно подчертаха значението на установяването на ясни канали за комуникация и определянето на обхвата на услугите, които ще се предоставят. Една от интервюираните организации на авиокомпаниии твърди, че ЕЗК следва да бъде операторът на терминала, както е в случая с въздушния транспорт. 6 от 11-те управители на инфраструктури и терминали, отговорили на целевото проучване, смятат, че мярката (много) силно ще допринесе за постигането на целта на политиката.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Проучвателно изследване

Комисията проведе проучвателно изследване относно правата на пътниците в мултимодалния контекст, което беше публикувано през 2019 г.¹⁵. Резултатите от това проучване бяха взети под внимание, по-специално по отношение на определянето на пропуските в нормативната уредба и размера на пазара на мултимодални пътнически превози. В проучването се отбелязва, че ориентираният към вида транспорт подход на петте съществуващи регламента за правата на пътниците може потенциално да доведе до пропуски в нормативната уредба и като цяло до недостатъчно покритие на правата на пътниците в мултимодален контекст. Наличието на данни също представлява ограничение както по отношение на обхвата, така и по отношение на детайлността на анализа.

Оценка на въздействието

Оценката на въздействието се основава на изследвания и анализи, извършени от Комисията. Комисията също така сключи договор с външен, независим консултант, който да подпомогне оценката на въздействието по конкретни задачи, т.е. оценката на разходите и ползите, както и откритата обществена консултация и целевата консултация (чрез интервюта и работни срещи). Допълнителното външно проучване ще бъде публикувано заедно с настоящото предложение.

• Оценка на въздействието

Докладът относно оценката на въздействието беше представен на Комитета за регулаторен контрол (КРК) на 7 юни 2023 г. В резултат на това на 7 юли 2023 г. КРК даде положително становище с резерви. По-специално той установи редица недостатъци в доклада, свързани с описанието на мащаба на проблема и мащаба на последиците от него; с описанието на ползите от вариантите и с оценката на пропорционалността на предпочитания вариант; както и с очертаването на административните разходи и разходите за адаптиране като част от оценката за отмяна на предишни тежести при въвеждането на нови¹⁶. Всички тези недостатъци бяха отстранени в окончателния доклад за оценка на въздействието, който е представен заедно с настоящото предложение, по-специално чрез подобро описание на размера на пазара на мултимодални превози и настоящия пазарен дефект при смекчаването на проблема; на мащаба на последиците от проблема по отношение на липсата на информация и помощ по време на мултимодални пътувания; на ползите от гледна точка на спестените разходи от неудобствата за потребителите, превозвачите, посредниците и националните публични органи; сравнението на вариантите, включително по отношение на пропорционалността; и класифицирането на еднократните разходи за въвеждане на разпоредби за информация в реално време и интегриране на системите за комуникация с пътниците, използващи мултимодален транспорт, като разходи за адаптиране, а не като административни разходи.

Мерките на политиката (МП), включени в трите варианта на политиката за решаване на проблем 2 от настоящата оценка на въздействието („Недостатъчна защита на пътниците по време на мултимодални пътувания“), са разграничени между трите категории билети (А-В-С), представени по-горе. Таблицата по-долу съдържа преглед на различните варианти на политиката, като се вземат предвид тези различни категории билети.

¹⁵ <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/fl76da6f-d9ca-11e9-9c4e-01aa75ed71a1>

¹⁶ SWD(2023)386, приложение 1.

	Категория А (Единичен договор)	Категория В (Отделни билети се комбинират и продават от продавач на билети)	Категория С (Отделни билети по собствена инициатива на пътника)
ВП 2.1	Информация преди покупката (МП Б.1) Основен набор от права на пътниците (МП Б.3а) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)	Информация преди покупката (МП Б.1) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)	Информация преди покупката (МП Б.1) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)
ВП 2.2	Информация преди покупката (МП Б.1) Информация в реално време (МП Б.2) Основен набор от права на пътниците (МП Б.3а) Единно звено за контакт (МП Б.5 и Б.6) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)	Информация преди покупката (МП Б.1) Информация в реално време (МП Б.2) Информация за характера на отделните билети (МП Б.4а) Единно звено за контакт (МП Б.5 и Б.6) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)	Информация преди покупката (МП Б.1) Единно звено за контакт (МП Б.5 и Б.6) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)
ВП 2.3	Информация преди покупката (МП Б.1) Информация в реално време (МП Б.2) Разширен набор от права на пътниците (МП Б.3б) Единно звено за контакт (МП Б.5 и Б.6) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)	Информация преди покупката (МП Б.1) Информация в реално време (МП Б.2) Информация за характера на отделните билети (МП Б.4б) Единно звено за контакт (МП Б.5 и Б.6) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)	Информация преди покупката (МП Б.1) Единно звено за контакт (МП Б.5 и Б.6) Разглеждане на жалби от страна на отрасъла и националните правоприлагащи органи (МП Б.7 и Б.8)

В оценката на въздействието се стигна до заключението, че ВП 2.2 е предпочитаният вариант. В оценката на въздействието се установи, че това е най-ефикасният и ефективен вариант на политиката, тъй като той осигурява справедлив баланс между ефективността на намесата за постигане на целта за увеличаване на защитата на пътниците (включително на ЛНП) в контекста на мултимодалните пътувания, от една страна, и ефикасността по отношение на разходите за отрасъла, от друга страна, като се има предвид, че този пазар е в процес на развитие. Установено е, че ВП 2.2 е и най-пропорционалната мярка, както и най-съгласуваната от гледна точка на вътрешната и външната съгласуваност.

Цели за устойчиво развитие

Инициативата допринася за постигането на **цели за устойчиво развитие** (ЦУР) 10 „Намаляване на неравенството между и в рамките на държавите (по отношение на

пътници с увреждания и с намалена подвижност), 13 „Борба с изменението на климата“ (засилените права на пътниците може да стимулират хората да използват повече обществен транспорт вместо лични автомобили) и 16 „Осигуряване на достъп до правосъдие за всички и изграждане на ефективни, отговорни и приобщаващи институции“ (усъвършенствани и достъпни средства за правна защита за пътниците и по-добри инструменти за правоприлагане за администрацията).

Проверка на съответствието по отношение на климата

Предложението е в съответствие с целта за неутралност по отношение на климата, заложена в Европейския закон за климата, и с целите на Съюза до 2030 г. и 2050 г., и допринася за постигането на ЦУР 13 „Борба с изменението на климата“, както е посочено по-горе.

• Пригодност и опростяване на законодателството

Настоящата инициатива е част от работната програма на Комисията за 2023 г. в приложение II (инициативи по REFIT) под заглавието „Икономика в интерес на хората“. Тя има важно измерение с оглед на REFIT по отношение на опростяването на правилата за пътниците, пътуващи в мултимодален контекст.

По-специално голям потенциал за опростяване се крие в подобрената информираност за вида билет, с който пътниците пътуват по време на мултимодално пътуване. Понастоящем достъпът до такава информация не е лесен, ако тя изобщо е налична. Пътниците, използващи мултимодален превоз, ще разполагат и с подобрени средства за правна защита чрез процедури за разглеждане на жалби както в рамките на отрасъла, така и пред национални органи, с което ще се улесни отстояването на правата им. Заедно с увеличаването на правата в случай на изпуснати връзки между услугите за превоз (възстановяване на разходи или премаршрутиране), това означава потенциал за намаляване на разходите на пътниците. По-специално за ЛНП съществува и значителен потенциал за ефикасност, тъй като те не само ще имат право на безплатна помощ, когато пътуват с единичен договор за мултимодален превоз, но и ще имат възможност да получават координирана помощ при прехвърляне в мултимодални центрове (единни звена за контакт), докато към момента трябва да подават няколко молби за помощ до превозвачите и операторите на терминали.

Предложението неизбежно ще доведе до регулаторна тежест, като се има предвид, че понастоящем не съществуват правила, които да защитават пътниците, избрали мултимодално пътуване. В този контекст обаче съществува значителен смекчаващ фактор, особено за превозвачите, които вече прилагат повечето мерки в контекста на пътуванията в рамките на един-единствен вид транспорт (напр. възстановяване на разходи или премаршрутиране, грижи, помощ за ЛНП) — досега не се вземаше предвид само частта от пътуването, когато пътникът сменя вида на транспорта. Освен това превозвачите и посредниците, които се определят като МСП, ще бъдат освободени от предложените правила за предоставяне на информация в реално време (членове 5 и 6 от предложението).

Очаква се въздействието върху конкурентоспособността на ЕС или международната търговия като цяло да е неутрално.

В предложението се отчита цифровата среда, по-специално по отношение на предоставянето на информация в реално време, например за нерегулярност и закъснения — която в идеалния случай също се предоставя чрез цифрови комуникационни средства — както и предложените правила за разглеждане на жалби, при които както дружествата, така и националните правоприлагащи органи трябва да гарантират, че пътниците могат да подават жалби както офлайн, така и онлайн. В предложението се взема предвид и нарастващото присъствие на онлайн туристически

агенции, които биха желали да предлагат съчетаване на услуги за превоз на потенциалните пътници. Това е отразено не само в правилата за обмен на информация за пътуванията, но и по отношение на отговорността на посредниците, които продават комбинация от билети за различни услуги за превоз.

- **Основни права**

Съгласно член 38 от Хартата на основните права в политиките на Съюза се осигурява високо равнище на защита на потребителите. В член 26 от Хартата се призовава за интеграция на хората с увреждания и се изисква те да се ползват от мерки, които осигуряват тяхната автономност, социалната и професионалната им интеграция и участието им в живота на общността. Засилването на правата на пътниците, пътуващи в мултимодален контекст в ЕС, ще повиши допълнително общото високо равнище на защита на потребителите.

Задължението за споделяне на личните данни на пътниците оказва влияние върху правото на защита на личните данни съгласно член 8 от Хартата. Това задължение е необходимо и пропорционално с оглед на целта да се гарантира, че потребителите са ефективно защитени в съответствие с член 38 от Хартата. Освен това, за да се намалят допълнително последиците за защитата на данните, се прилагат предпазни мерки за защита на личните данни, а именно ограничаване на целите и ясен период на запазване на данните. Допълнителни разпоредби в предложението относно използването на данните на пътниците допринасят за спазването на правото на защита на личните данни съгласно член 8 от Хартата, като ясно се определя кои лични данни могат да се използват за конкретно посочени цели (за информиране, възстановяване на разходи и премаршрутиране на пътника, както и от съображения за безопасност и сигурност) и при какви условия.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще осъществява мониторинг на изпълнението и ефективността на настоящата инициатива въз основа на показателите за напредък, посочени в глава 9 от оценката на въздействието. Пет години след влизането в сила на предложения законодателен акт Комисията ще оцени дали целите му са постигнати.

В своето съобщение, озаглавено „Дългосрочна конкурентоспособност на ЕС: перспективи след 2030 г.“¹⁷, Комисията пое ангажимент да рационализира и опрости изискванията за докладване, без да се подкопават съответните цели на политиката. Настоящото предложение е съобразено с тези цели. Въпреки че с него се създава ново задължение за превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, да публикуват на всеки две години доклад за прилагането на своите стандарти

¹⁷ COM(2023) 168.

за качество на услугите с ключови показатели за изпълнение, свързани с правата на пътниците (напр. изпуснати връзки, разглеждане на жалби, сътрудничество с представители на лица с увреждания), тези доклади са абсолютно необходими за мониторинга и прилагането на правата на пътниците. Превозвачите посочиха в консултацията със заинтересованите страни, че вече събират въпросните данни, а честотата на докладване (веднъж на всеки две години) беше избрана, за да се поддържат ниски разходите за прилагането на тези мерки. Освен че са ценен източник на информация за националните правоприлагащи органи, които разполагат с ограничени ресурси за изпълнение на своите задачи по мониторинг и правоприлагане, тези доклади ще позволят на пътниците да вземат информирани решения за това кой превозвач да изберат въз основа на качеството на техните резултати и биха могли също така да насърчат конкуренцията между превозвачите въз основа на качеството на резултатите. По същия начин задължението за докладване на всеки две години от страна на националните правоприлагащи органи относно действията, предприети за осигуряване на прилагането на регламента, и съответните статистически данни, например за жалбите, ще позволи на Комисията да провери изпълнението на регламента.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Структурата на регламента е по примера на съществуващите регламенти за правата на пътниците, и по-специално на най-скорошния — Регламент (ЕС) 2021/782 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт. Той ще се състои от изброените по-долу основни глави:

Глава I: Общи разпоредби

В глава I се съдържат общите разпоредби на регламента, в които се уточняват предметът и целите, обхватът и определенията. Освен това е очертан допълващият характер на предложението спрямо съществуващото законодателство на Съюза относно правата на пътниците.

Глава II: Договори за превоз и информация

Глава II съдържа разпоредби относно договорите за превоз и информацията, предоставяна на пътниците от превозвачите, посредниците и управителите на мултимодални центрове. В нея се описва информацията, която трябва да се предоставя на пътниците преди и по време на пътуването им (в реално време), както и условията за обмен и сътрудничество по този въпрос между различните видове участващи предприятия.

Глава III: Отговорност в случай на изпуснати връзки

Глава III съдържа разпоредби относно оказването на помощ на пътниците (възстановяване на разходи, премаршрутиране, грижи), които имат единичен договор за мултимодален превоз, в случай на изпусната връзка на последваща услуга за превоз. Освен това в нея се определя процесът на възстановяване на разходи, когато такъв договор е сключен с посредник. В нея също така се изяснява отговорността на превозвачите и посредниците, предлагащи комбинирани билети за мултимодален превоз. Накрая, с нея се въвежда общ формуляр за искания за възстановяване на разходи и обезщетения.

Глава IV: Лица с увреждания и лица с намалена подвижност

В глава IV се очертават правилата за защита и оказване на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност (ЛНП) в контекста на мултимодалните пътувания. Наред с подробното описание на правото на превоз и помощ на ЛНП с единичен договор за мултимодален превоз, с нея се въвежда създаването на единни звена за контакт в мултимодалните пътнически центрове. Тези центрове съответстват на мултимодалните пътнически центрове, които трябва да бъдат изградени във всеки градски възел на мрежата TEN-T до 2030 г. съгласно предложението за Регламент относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа¹⁸.

Глава V: Качество на услугите и жалби

Глава V съдържа правила относно качеството на услугите и разглеждането на жалби от страна на превозвачите, посредниците и управителите на мултимодални центрове.

Глава VI: Информация и контрол по прилагане

Глава VI съдържа разпоредби относно информирането на пътниците за техните права, както и относно прилагането на регламента. По отношение на последното тя включва правила за определяне на национален правоприлагащ орган, основан на риска подход към наблюдението на спазването на правата на пътниците, обмен на информация от съответните предприятия с националните правоприлагащи органи и сътрудничество между държавите членки и Комисията.

Глава VII: Заклучителни разпоредби

Глава VII съдържа разпоредби относно задълженията за докладване и процедурата на комитет.

Приложения

В приложение I е представен списък на градските възли, в които трябва да бъдат създадени и да функционират мултимодални пътнически центрове и съответните единни звена за контакт.

Приложение II съдържа минималните стандарти за качество на услугите, които превозвачите, предлагащи единични договори за мултимодални превози, и управителите на мултимодални центрове трябва да спазват.

¹⁸ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (COM/2021/812 final от 14.12.2021 г. — 2021/0420(COD)).

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**относно правата на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания**

(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 91, параграф 1 и член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Законодателството на Съюза относно правата на пътниците³ значително подобри защитата на правата на пътниците, пътуващи по въздух, море и вътрешни водни пътища, с градски и междуградски автобуси и с железопътен транспорт, когато

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

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>); 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>); Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст) (ОВ L 172, 17.5.2021 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>); Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>); Регламент № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

плановете им за пътуване са нарушени поради големи закъснения и отмяна на превози.

- (2) Прилагането на правата, установени и защитени по силата на тези регламенти, обаче разкри недостатъци по отношение на пътниците, които извършват или възнамеряват да извършат пътуване, включващо съчетаване на различни видове транспорт, което възпрепятства реализирането на пълния потенциал на правата на пътниците.
- (3) В рамките на общата транспортна политика е важно да се гарантират правата на пътниците, които сменят вида на транспорта, за да се подпомогне развитието на мултимодалните пътувания и да се подобри изборът на пътниците по отношение на възможностите за пътуване.
- (4) Поради това стандартите на Съюза за защита, установени с регламенти (ЕО) № 261/2004, (ЕО) № 1107/2006, (ЕС) 2021/782, (ЕС) № 1177/2010 и (ЕС) № 181/2011 за пътуващите с един вид транспорт, следва да бъдат разширени, за да обхванат правата на пътниците, които сменят вида на транспорта, и да гарантират, че предприятията, които участват в мултимодално пътуване, действат съгласно хармонизирани правила.
- (5) Следва да се осигури правна защита на пътниците, които извършват мултимодални пътувания, когато няма специално секторно законодателство на Съюза по този въпрос.
- (6) Правата на пътниците, които извършват мултимодални пътувания, установени в настоящия регламент, следва да допълват защитата, с която същите тези пътници вече се ползват съгласно законодателството на Съюза относно правата на пътниците. Следователно настоящият регламент не следва да засяга правата и задълженията, произтичащи от това законодателство.
- (7) Настоящият регламент не следва да се прилага за единични договори за мултимодален превоз, когато те са част от пакет и възниква право на възстановяване на разходи съгласно Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета⁴. С оглед на защитата на пътниците, предвидена в посочената директива, настоящият регламент не следва да се прилага и за комбинирани билети за мултимодален превоз, когато те са комбинирани от организатор като част от пакет.
- (8) Държавите членки следва да забранят дискриминацията въз основа на гражданството на пътника или мястото на установяване в рамките на Съюза на превозача или посредника, когато превозачите или посредниците предлагат на обществеността договорни условия и тарифи за мултимодални пътувания. Не следва да се забраняват социални тарифи, при условие че такива мерки са пропорционални и не зависят от гражданството на засегнатия пътник. Предвид

⁴ 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>).

развитието на онлайн платформите за продажба на билети за превоз на пътници държавите членки следва да обърнат специално внимание на това да се гарантира недопускането на дискриминация въз основа на гражданството на пътника или на мястото на установяване на превозвача или посредника в рамките на Съюза при осъществяването на достъп до онлайн интерфейси или закупуване на билети. Освен това независимо от начина на закупуване на определен вид билет, равнището на защита на пътника следва да бъде едно и също.

- (9) Държавите членки следва да гарантират, че превозвачите и посредниците, които предлагат договори за превоз за целите на мултимодално пътуване, информират пътника за вида на билета или билетите, свързани с това пътуване, и за съответните му права, по-специално по отношение на изпуснати връзки.
- (10) Достъпът до информация за пътуването, включително до данни в реално време, улеснява мултимодалните пътувания и предоставя на пътниците по-широк спектър от възможности за пътуване. Във връзка с това в Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926⁵ на Комисията се определя достъпността на такава информация за пътувания и за трафика за националните точки за достъп, за да се гарантира, че продавачите на билети могат да информират пътниците преди и по време на тяхното пътуване. За да се избегне излишна тежест за превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, те следва да могат да спазват разпоредбите на настоящия регламент за предоставяне на информация за пътуванията на други превозвачи и посредници, продаващи техните услуги, доколкото те предоставят тези данни на такива национални точки за достъп.
- (11) Превозвачите и посредниците, които са малки и средни предприятия (МСП), отговарящи на критериите в приложение I към Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията⁶, често разполагат с ограничени ресурси, което може да ограничи достъпа им до информация, особено в контекста на новите технологии. Поради това тези превозвачи и посредници следва да бъдат освободени от изискванията за предоставяне на информация в реално време на пътниците, използващи мултимодален транспорт.
- (12) Пътниците, които са сключили единичен договор за мултимодален превоз и са изпуснали връзка поради закъснение или отмяна на предходна услуга по този договор, следва да могат да получат или възстановяване на стойността на билетите, или премаршрутиране при задоволителни условия, и за тях следва да се положат съответни грижи докато чакат по-късна връзка.
- (13) Когато единичен договор за мултимодален превоз е резервиран чрез посредник, посредникът и договорният превозвач следва да информират пътника за процеса

⁵ Делегиран регламент (ЕС) 2017/1926 на Комисията от 31 май 2017 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги за мултимодални пътувания (ОВ L 272, 21.10.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

⁶ Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

на възстановяване на разходи. По-специално договорният превозвач следва да посочи публично дали си сътрудничи с посредници при обработката на възстановяванията на разходи и ако случаят е такъв, с кои посредници го прави.

- (14) Точната информация по отношение на услугата за мултимодален превоз обаче е от съществено значение и когато пътниците купуват билети от посредници. Когато посредниците продават отделни билети за различни услуги за превоз в пакет под формата на комбиниран билет за мултимодален превоз, те следва ясно да информират пътника, че тези билети не предлагат същото равнище на защита като единичните договори за мултимодален превоз и че тези билети не са издадени като единични договори за мултимодален превоз от превозвача или превозвачите, предоставящи услугата. Когато посредниците не спазят това изискване, тяхната отговорност следва да включва възстановяването на заплатената за билета сума, както и допълнително обезщетение в размер на 75 % от тази сума.
- (15) Предвид Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания и с цел да се предоставят на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност възможности за мултимодално пътуване, сравними с тези на останалите граждани, следва да бъдат установени правила за недопускане на дискриминация и за оказване на помощ по време на мултимодалното им пътуване. По-конкретно специално внимание следва да се обърне на предоставянето на информация на лица с увреждания и лица с намалена подвижност относно достъпността на услугите за превоз, условията за достъп до превозните средства и до различните съоръжения при смяна на вида на транспорта. Ако информацията за лица с увреждания и лица с намалена подвижност се предоставя в достъпни формати, тя следва да се предоставя в съответствие с приложимото законодателство, като например изискванията за достъпност, посочени в приложение I към Директива (ЕС) 2019/882⁷. С оглед на ползите по отношение на сигурността, удобството и достъпността държавите членки следва да насърчават използването на европейски портфейли за цифрова самоличност за установяване на самоличността и автентичността в мултимодални транспортни сценарии, особено в помощ на уязвими лица или лица с увреждания.
- (16) Превозвачите и управителите на мултимодални центрове следва да си сътрудничат активно с организациите, представляващи лицата с увреждания, за да се подобри качеството на достъпност на услугите за превоз. За да се улесни достъпът на лица с увреждания и лица с намалена подвижност до мултимодални пътнически услуги, държавите членки, превозвачите и управителите на терминали следва да създадат национални единни звена за контакт, които да координират информацията и помощта в мултимодалните пътнически центрове в някои големи градски възли.
- (17) Освен това държавите членки следва да имат възможност да изискват от превозвачите и управителите на терминали да създадат национални единни

⁷ 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>).

звена за контакт, които да координират информацията и помощта в допълнителни мултимодални пътнически центрове.

- (18) Превозвачите и управителите на терминали следва да определят, управляват и контролират стандартите за качество на услугите за мултимодални пътнически услуги. Превозвачите следва също да предоставят на обществеността информация за качеството на предоставяните от тях услуги.
- (19) Настоящият регламент не следва да засяга правата на пътниците да подават жалби до национален орган или да търсят правна защита чрез националните процедури.
- (20) С цел поддържане на високо равнище на защита на потребителите в мултимодалния превоз от държавите членки следва да се изиска да определят национални правоприлагащи органи, които да наблюдават отблизо прилагането на настоящия регламент и да налагат спазването му на национално равнище. Тези органи следва да са в състояние да предприемат разнообразни правоприлагащи мерки. Пътниците следва да имат възможност да подават жалби до тези органи или до всеки друг орган, определен от държава членка за тази цел, относно предполагаеми нарушения на регламента. Следва да се отбележи, че държавите членки може да изберат да определят национален правоприлагащ орган, който е определен и за орган за контрол по прилагането на други правила на Съюза относно правата на пътниците.
- (21) Обработването на лични данни следва да се извършва в съответствие с правото на Съюза в тази област, както е посочено в Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁸. Всяко обработване на лични данни трябва по-специално да се извършва в съответствие с изискванията, посочени в член 5, параграф 1 и в член 6, параграф 1 от посочения регламент. Следва също така да се отбележи, че задълженията за предоставяне на информация на пътниците относно техните права не засягат задължението на администратора на лични данни да предоставя информация на субекта на данните съгласно членове 12, 13 и 14 от Регламент (ЕС) 2016/679.
- (22) За да се гарантира, че пътникът получава информация за мултимодалното пътуване както преди, така и по време на пътуването, може да се наложи споделянето на данните за връзка на пътника с превозвача. Превозвачът може да използва тези данни за връзка изключително за целите на изпълнение на задължението за предоставяне на информация съгласно настоящия регламент, както и за изпълнение на задълженията на превозвача съгласно приложимото законодателство на Съюза в областта на безопасността и сигурността. Тези лични данни не следва да се обработват за никакви други цели и следва да бъдат заличени в рамките на 72 часа след приключване на договора за превоз, освен ако по-нататъшното запазване на данните за връзка е оправдано с оглед на изпълнението на задължения по отношение на правото на пътника на премаршрутиране, на възстановяване на разходи или на обезщетение.

⁸ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Държавите членки следва да предвидят санкции за нарушаване на настоящия регламент и да осигурят прилагането на тези санкции. Санкциите следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (24) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно развитието на пазара на Съюза за мултимодален превоз на пътници и установяването на правата на пътниците в контекста на мултимодалните пътувания, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки и следователно 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.
- (25) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁹. За приемането на общи формуляри за искания за възстановяване на разходи и обезщетения следва да се използва процедурата по разглеждане.
- (26) Настоящият регламент зачита основните права и съблюдава принципите, признати в Хартата на основните права на Европейския съюз, и по-специално членове 21, 26, 38 и 47, отнасящи се съответно до забраната на всякаква форма на дискриминация, интеграцията на лицата с увреждания, гарантирането на високо равнище на защита на потребителите и правото на ефективни правни средства за защита и на справедлив съдебен процес. Настоящият регламент трябва да се прилага от съдилищата на държавите членки при зачитане на тези права и принципи.
- (27) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който прие становище на [],

⁹ Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се уреждат правилата, приложими за мултимодалния превоз, по отношение на следното:

- а) недопускане на дискриминация между пътниците по отношение на условията за превоз и предоставянето на билети;
- б) информиране на пътниците;
- в) права на пътниците в случай на нерегулярност, по-специално в контекста на изпусната връзка между различни видове транспорт;
- г) недопускане на дискриминация спрямо лица с увреждания и лица с намалена подвижност и помощта за тях;
- д) определяне и мониторинг на стандартите за качество на услугите;
- е) разглеждане на жалби;
- ж) общи правила за контрол по прилагането;
- з) санкции.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за мултимодални пътувания, при които всички съответни услуги за превоз попадат в обхвата на законодателството на Съюза относно правата на пътниците¹⁰, предлагани от превозвачи или посредници на пътниците под формата на:

¹⁰ 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>); 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>); Регламент (ЕС) 2021/782 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2021 г. относно правата и задълженията на

- а) единичен договор за мултимодален превоз;
 - б) комбиниран билет за мултимодален превоз;
 - в) отделни билети за мултимодален превоз.
2. Настоящият регламент се прилага за превозвачите, посредниците и управителите на терминали. Той се прилага и за управителите на мултимодални центрове, които управляват единни звена за контакт в мултимодалните пътнически центрове в градските възли, изброени в приложение I.
3. Настоящият регламент не засяга следните правила, установени в друго законодателство на Съюза, уреждащо други аспекти на защитата на пътниците, и допълва тази защита:
- а) законодателството на Съюза относно правата на пътниците;
 - б) законодателството на Съюза относно пакетните туристически пътувания и свързаните пътнически услуги¹¹;
 - в) законодателството на Съюза в областта на защитата на потребителите¹².

пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст) (ОВ L 172, 17.5.2021 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>); Регламент (ЕС) № 1177/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>); Регламент (ЕС) № 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

¹¹ 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>).

¹² Регламент (ЕС) 2017/2394 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2017 г. относно сътрудничеството между националните органи, отговорни за прилагането на законодателството за защита на потребителите и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2006/2004 (текст от значение за ЕИП) (ОВ L 345, 27.12.2017 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>); Директива 2005/29/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2005 г. относно нелоялни търговски практики от страна на търговци към потребители на вътрешния пазар и за изменение на Директива 84/450/ЕИО на Съвета, директиви 97/7/ЕО, 98/27/ЕО и 2002/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, и Регламент (ЕО) № 2006/2004 на Европейския парламент и на Съвета („Директива за нелоялни търговски практики“) (текст от значение за ЕИП) (ОВ L 149, 11.6.2005 г., стр. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>); Директива 2013/11/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. за алтернативно решаване на потребителски спорове и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2009/22/ЕО (Директива за АРС за потребители) (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 63, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj>); Директива (ЕС) 2020/1828 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2020 г. относно представителни искове за защита на колективните интереси на потребителите и за отмяна на Директива 2009/22/ЕО (ОВ L 409, 4.12.2020 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj>); Директива 93/13/ЕИО на Съвета от 5 април 1993 г. относно неравноправните клаузи в потребителските договори (ОВ L 95, 21.4.1993 г., стр. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

4. Настоящият регламент не се прилага за комбинирани билети за мултимодални превози, когато те са комбинирани от организатор като част от пакет съгласно Директива (ЕС) 2015/2302¹³.
5. Член 7, параграф 1, буква а) се прилага за пътниците, чиито единични договори за мултимодален превоз са част от пакет, освен в случаите, когато съгласно Директива (ЕС) 2015/2302¹⁴ възниква право на възстановяване на разходи.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „мултимодално пътуване“ означава пътуване на пътник между точка на заминаване и крайно местоназначение, което обхваща най-малко две услуги за превоз и най-малко два вида транспорт;
- 2) „превозвач“ означава физическо или юридическо лице, различно от посредник, което предлага услуги за превоз на обществеността, включително:
 - а) опериращи въздушни превозвачи съгласно определението в член 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004;
 - б) железопътни предприятия съгласно определението в член 3, точка 1 от Регламент (ЕС) 2021/782;
 - в) превозвачи съгласно определението в член 3, буква г) от Регламент (ЕС) № 1177/2010;
 - г) превозвачи съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) № 181/2011;
- 3) „продавач на билети“ означава всяко физическо или юридическо лице, различно от превозвач, което действа от името на превозвач или пътник за сключване на договори за превоз;
- 4) „посредник“ означава продавач на билети, организатор или търговец на дребно съгласно определението съответно в член 3, точки 8 и 9 от Директива (ЕС) 2015/2302, различен от превозвач;

¹³ 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>).

¹⁴ 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>).

- 5) „билет“ означава валидно доказателство, независимо от неговата форма, за сключването на договор за превоз;
- 6) „договор за превоз“ означава договор за превозване, сключен между превозвач и пътник за предоставянето на една или повече услуги за превоз;
- 7) „единичен договор за мултимодален превоз“ означава договор за превоз за мултимодално пътуване, включващ последователни услуги за превоз, извършвани от един или повече превозвачи;
- 8) „комбиниран билет за мултимодален превоз“ означава билет или билети за мултимодално пътуване, представляващи отделни договори за превоз, които са комбинирани от превозвач или посредник по негова собствена инициатива и които са закупени чрез едно плащане от страна на пътника;
- 9) „отделни билети за мултимодален превоз“ означава билети за мултимодално пътуване, представляващи отделни договори за превоз, които се предлагат заедно от превозвач или посредник и които се закупуват чрез отделни плащания от страна на пътника;
- 10) „услуга за превоз“ означава услуга за превоз на пътници, която се извършва между терминали в съответствие с разписание, включваща също и услуги за превоз, предлагани с цел премаршрутиране;
- 11) „управителен орган на летище“ означава орган съгласно определението в член 2, буква е) от Регламент (ЕО) № 1107/2006;
- 12) „летище“ означава летище съгласно определението в член 2, буква й) от Регламент (ЕО) № 1107/2006;
- 13) „управител на железопътна гара“ означава управител на гара съгласно определението в член 3, точка 3 от Регламент (ЕС) 2021/782;
- 14) „железопътна гара“ означава гара съгласно определението в член 3, точка 22 от Регламент (ЕС) 2021/782;
- 15) „пристанищен терминал“ означава терминал съгласно определението в член 3, буква к) от Регламент (ЕС) № 1177/2010;
- 16) „оператор на пристанищен терминал“ означава оператор на терминал съгласно определението в член 3, буква т) от Регламент (ЕС) № 1177/2010;
- 17) „автогара“ означава автогара съгласно определението в член 3, буква м) от Регламент (ЕС) № 181/2011;
- 18) „управител на автогара“ означава образуване съгласно определението в член 3, буква о) от Регламент (ЕС) № 181/2011;
- 19) „терминал“ означава летище, железопътна гара, пристанищен терминал или автобусен терминал;

- 20) „управител на терминал“ означава управителен орган на летище, управител на железопътна гара, оператор на пристанищен терминал или управител на автогара;
- 21) „мултимодален пътнически център“ означава точка на връзка между най-малко два вида пътнически транспорт, в която е осигурен достъп до обществен транспорт и прехвърляне между видовете транспорт, включително буферни паркинги и активни видове транспорт и която действа като интерфейс между градските възли и мрежите за транспорт на дълги разстояния;
- 22) „управител на мултимодален център“ означава управител на терминал, който отговаря за управлението на мултимодален пътнически център;
- 23) „изпусната връзка по време на мултимодално пътуване“ означава ситуация, при която пътникът изпуска една или повече услуги за превоз по време на мултимодално пътуване в резултат на закъснение или отмяна на една или повече предходни услуги за превоз, или на заминаване на услуга за превоз преди предвидения в разписанието час;
- 24) „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;
- 25) „малки и средни предприятия“ или „МСП“ означава предприятия, които изпълняват критериите в приложение I към Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

ГЛАВА II

ДОГОВОРИ ЗА ПРЕВОЗ И ИНФОРМАЦИЯ

Член 4

Недискриминационни договорни условия и тарифи

1. Без да се засягат социалните тарифи, превозвачите или посредниците предлагат договорни условия и тарифи за мултимодални пътувания на обществеността без пряка или непряка дискриминация въз основа на гражданството на пътника или на мястото на установяване на превозвача или посредника в рамките на Съюза.
2. Социалните тарифи са приемливи, при условие че не водят до дискриминация въз основа на гражданството на пътника.

Информация за пътуването за пътниците

1. Превозвачите и посредниците, които предлагат договори за превоз от името на един или повече превозвачи, трябва да предоставят на пътника информация преди покупката за това дали билетът или билетите, предлагани за мултимодално пътуване, представляват единичен договор за мултимодален превоз, комбиниран билет за мултимодален превоз или отделни билети за мултимодален превоз, както и за правата, свързани с вида договор или билет.
2. Преди покупката превозвачите и посредниците, които предлагат договори за превоз от името на един или повече превозвачи за целите на мултимодално пътуване, предоставят на пътника общи насоки относно минималното време за прекачване между различните видове услуги за превоз, предлагани в рамките на мултимодалното пътуване.
3. Управителите на мултимодални центрове предоставят също така общи насоки относно минималното време за прекачване между различните видове услуги за превоз, които се извършват в мултимодалния център.
4. Превозвачите и посредниците, които предлагат договори за превоз от името на един или повече превозвачи за целите на мултимодално пътуване, предоставят на пътника следната информация преди мултимодалното пътуване:
 - а) общи условия, приложими към договора;
 - б) разписания и условия за най-бързо придвижване за мултимодалното пътуване;
 - в) разписания и условия за всички налични тарифи за мултимодалното пътуване с открояване на най-ниските тарифи;
 - г) нерегулярност и закъснения, засягащи мултимодалното пътуване — планирани и в реално време;
 - д) процедури за подаване на жалби съгласно член 18.
5. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз и комбинирани билети за мултимодален превоз, и, когато е възможно, посредниците, предлагащи комбинирани билети за мултимодален превоз, предоставят на пътника по време на пътуването информация относно следното:
 - а) нерегулярност и закъснения (планирани и в реално време);
 - б) основни услуги за превоз с прекачване;
 - в) проблеми, свързани със сигурността и безопасността, които възникват на борда на превозното средство и на терминалите.

6. Информацията, посочена в параграфи 1—5, се предоставя в най-подходящия формат, включително чрез използване на подходящи комуникационни технологии. Тази информация се предоставя в достъпна форма при поискване.
7. Информацията за пътниците се предоставя и по електронен път, когато това е технически възможно. Когато информацията се предоставя чрез електронно средство за комуникация, превозвачите и посредниците гарантират, че пътникът може да съхранява всяка писмена кореспонденция, включително датата и часа на тази кореспонденция, на траен носител. Всички средства за комуникация дават възможност на пътника да се свърже с тях бързо и да комуникира ефективно.
8. Когато пътникът не закупува единичен договор за мултимодален превоз директно от превозвача, а чрез посредник, този посредник предоставя на съответните превозвачи данните за връзка с пътника и данните за резервацията. Превозвачът може да използва тези данни за връзка само до степента, необходима за спазване на задълженията му по настоящия регламент за предоставяне на информация, предоставяне на грижи, възстановяване на разходи, премаршрутиране и обезщетение, както и за изпълнение на задълженията на превозвача съгласно приложимото законодателство на Съюза относно безопасността и сигурността. Превозвачът заличава данните за връзка в рамките на 72 часа след приключване на договора за превоз, освен ако по-нататъшното запазване на данните за връзка е оправдано с оглед на изпълнението на задължения по отношение на правото на пътника на премаршрутиране, възстановяване на разходи или обезщетение.
9. Превозвачите и посредниците, които са МСП, се освобождават от разпоредбите относно информацията в реално време съгласно настоящия член.

Член 6

Достъп до информация за пътуването за превозвачи и посредници

1. Без да се засяга член 10, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2021/782, превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, предоставят на други превозвачи и посредници, които продават техни договори за превоз, достъп до информацията за пътуването, посочена в член 5, параграфи 2—5.
2. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, разпространяват тази информация и предоставят достъп до нея по недискриминационен начин и без неоправдано забавяне. Еднократно искане е достатъчно за получаването на постоянен достъп до информация. Превозвачът, който е задължен да предоставя информация в съответствие с параграф 1, може да поиска сключването на договор или друго споразумение, на чиято основа се извършва разпространението на информация или предоставянето на достъп. Редът и условията на всеки договор или споразумение за използване на информацията не ограничават ненужно възможностите за повторното ѝ използване. Тези условия не се използват за ограничаване на конкуренцията. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, могат да изискват от други превозвачи и посредници справедливо, разумно и

пропорционално финансово обезщетение за разходите, направени за предоставяне на достъп.

3. Разпространяването на информацията и предоставянето на достъп се извършват чрез подходящи технически средства, като например чрез приложно-програмен интерфейс. Трябва да се гарантира, че този приложно-програмен интерфейс е в съответствие със спецификациите, определени в актовете за изпълнение, приети съгласно Директива (ЕС) 2016/797.
4. Когато информацията, обхваната от параграф 1, се предоставя в съответствие с други правни актове на Съюза, по-специално делегирани актове, приети съгласно Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁵, съответните задължения по настоящия член също са изпълнени.

ГЛАВА III

ИЗПУСНАТИ ВРЪЗКИ

Член 7

Възстановяване на разходи и премаршрутиране

1. В случай че бъде изпусната или е основателно да се очаква да бъде изпусната връзка на последваща услуга за превоз по време на мултимодално пътуване в рамките на единичен договор за мултимодален превоз поради закъснение или отмяна на предходна услуга за превоз по същия договор, договорният превозвач незабавно предлага на пътника избор между една от следните възможности:
 - а) възстановяване на пълната стойност на билета, при условията, при които е била платена, за неосъществената част или части от пътуването и за вече осъществената част или части от него, ако пътуването вече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване на пътника, придружено, когато това е приложимо, от услуга за връщане до първоначалната точка на заминаване при първа възможност;
 - б) продължаване или премаршрутиране, при сравними условия за превоз, до крайното местоназначение при първа възможност;
 - в) продължаване или премаршрутиране, при сравними условия за превоз, до крайното местоназначение на по-късна, удобна за пътника дата.

Договорният превозвач предприема необходимите действия по избрания от пътника вариант.

¹⁵ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

2. Когато за целите на параграф 1, букви б) и в) премаршрутирането при сравними условия за превоз се осъществява от същия превозвач или е възложено на друг превозвач да извърши премаршрутиране, това не поражда допълнителни разходи за пътника. Това изискване е приложимо и когато премаршрутирането включва използването на превоз от по-висок клас услуга, както и на алтернативни видове транспорт. Превозвачите полагат разумни усилия за избягване на допълнителни връзки и за гарантиране, че закъснението спрямо общото време за пътуване е възможно най-малко.
3. Доставчиците на услуги за превоз за премаршрутиране осигуряват равнище на помощ и достъпност, сравнимо с това на изпуснатата услуга за превоз, за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, когато предоставят алтернативна услуга. Доставчиците на услуги за превоз за премаршрутиране обръщат особено внимание на предоставянето на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност на алтернативни услуги, които са съответстващи на потребностите им и които са различни от тези, предлагани на останалите пътници.
4. Разходите по параграф 1, буква а) се възстановяват в рамките на 14 дни след получаване на искането. Държавите членки може да изискват договорните превозвачи да приемат такива искания чрез определени средства за комуникация, при условие че изискването не поражда дискриминационни последици. Възстановяването може да бъде извършено под формата на парични средства, ваучери или предоставяне на други услуги, ако договорните условия на тези ваучери и услуги позволяват достатъчна гъвкавост, по-специално що се отнася до срока на валидност и местоназначението, и ако пътникът изрично се съгласи да приеме такива ваучери и услуги. От сумата за възстановяване на стойността на билета не се приспадат финансови разходи като различни такси, разходи за телефонни обаждания или за пощенски марки.

Член 8

Възстановяване на разходи в случаите, когато резервацията по единичен договор за мултимодален превоз е извършена чрез посредник

1. Когато пътникът е закупил единичния договор за мултимодален превоз чрез посредник, договорният превозвач може да извърши възстановяването на разходи по член 7, параграф 1, буква а) чрез този посредник в съответствие с настоящия член.
2. Посредникът и договорният превозвач информират пътника за процеса на възстановяване на разходи, предвиден в настоящия член, по ясен, разбираем и лесно достъпен начин в момента на извършване на резервацията и в потвърждението на резервацията.
3. Възстановяването на разходи чрез посредника е безплатно за пътниците и за всички други заинтересовани страни.
4. Превозвачът заявява публично по ясен, разбираем и лесно достъпен начин дали е съгласен да обработва възстановяването на разходи чрез посредници и с кои посредници приема да прави това.

5. В случай на възстановяване на разходи по единичен договор за мултимодален превоз чрез посредници, които са платили на договорния превозвач единичния договор за мултимодален превоз от собствените си сметки, се прилага следното:
- а) договорният превозвач възстановява разходите на посредника в рамките на седем дни, в една трансакция чрез същия метод на плащане, който е бил използван в момента на извършване на резервацията, като свързва плащането с оригиналния номер на резервацията. Седемдневният срок започва да тече от датата, на която пътникът е избрал възстановяване на разходи в съответствие с член 7, параграф 1, буква а) от настоящия регламент. Посредникът възстановява разходите на пътника чрез първоначалния метод на плащане най-късно в рамките на още седем дни и информира пътника и превозвача за това;
 - б) ако пътникът не получи възстановяване на разходите в рамките на 14 дни от датата, на която е избрал възстановяване на разходи в съответствие с член 7, параграф 1, буква а) от настоящия регламент, договорният превозвач се свързва с пътника най-късно в деня след изтичането на 14-дневния срок, за да получи данните за плащането за целите на възстановяването на разходите. След като получи тези данни за плащането договорният превозвач възстановява на пътника разходите в рамките на 14 дни и информира пътника и посредника за това.

Член 9

Помощ

1. В случай на изпусната връзка на последваща услуга за превоз по време на мултимодално пътуване в рамките на единичен договор за мултимодален превоз поради закъснение или отмяна на предходна услуга за превоз по същия договор, договорният превозвач предлага на пътниците избор между една от следните възможности:
- а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива в рамките на услугата за превоз или на терминала, или е възможно да бъдат доставени, вземайки предвид фактори като разстоянието от доставчика, необходимото време за доставяне и разходите;
 - б) хотел или друг вид настаняване, както и превоз между терминала и мястото на настаняване, в случаите, при които се налага престой от една или повече нощи, или се налага допълнителен престой, където и когато това е физически възможно. Когато такъв престой стане необходим поради обстоятелствата, посочени в член 19, параграф 10 от Регламент (ЕС) 2021/782, превозвачът може да ограничи продължителността на настаняването до максимум три нощувки. Когато е възможно, се вземат предвид изискванията за достъп на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност, както и нуждите на кучетата придружители.

2. При прилагането на параграф 1 опериращият превозвач обръща специално внимание на потребностите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, на техните придружители, както и нуждите на кучетата придружители.

Член 10

Задължения по отношение на комбинирания билет за мултимодален превоз

1. Превозвач или посредник, който продава комбиниран билет за мултимодален превоз, е длъжен да възстанови цялата сума, платена за този билет, а освен това да плати обезщетение в размер на 75 % от тази сума, ако пътникът изпусне една или повече връзки. Правото на възстановяване на разходите или на обезщетение не засяга приложимото национално право, което предоставя на пътниците допълнително обезщетение за вреди.
2. Задължението, посочено в параграф 1, не се прилага, ако в билетите или в друг документ, или по електронен път по начин, който позволява на пътника да възпроизведе информацията за бъдеща справка, изрично и ясно е посочено, че комбинираният билет за мултимодален превоз се състои от отделни договори за превоз без право по настоящия регламент на възстановяване на разходи, премаршрутиране, помощ или обезщетение в случай на изпуснати връзки, и ако пътникът е бил ясно информиран за това преди покупката. Тежестта на доказване, че на пътника е била предоставена информацията, се носи от превозвача или посредника, който е продал комбинирания билет за мултимодален превоз.

Тежестта на доказване, че на пътника е била предоставена информацията, се носи от превозвача или посредника, който е продал комбинирания билет за мултимодален превоз.
3. Превозвачите или посредниците, които са продали комбинирания билет за мултимодален превоз, са отговорни за разглеждането на молбите и евентуалните жалби на пътника съгласно параграф 1.
4. Възстановяването на разходи и обезщетението по параграф 1 се изплащат в рамките на 14 дни след получаване на искането.

Член 11

Общ формуляр за искания за възстановяване на разходи и обезщетения

1. Комисията приема акт за изпълнение за установяване на общ формуляр за искания за обезщетения и възстановяване на разходи съгласно настоящия регламент. Общият формуляр се изготвя в достъпни формати. Посоченият акт за изпълнение се приема съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 26, параграф 2.
2. Пътникът има право да подава своите искания, като използва общия формуляр, посочен в параграф 1. Превозвачите и посредниците не могат да отхвърлят

искане за възстановяване на разходи или обезщетение единствено на основание, че пътникът не е използвал посочения формуляр. Ако искането не е достатъчно точно, превозвачите и посредниците канят пътника да изясни искането и го подпомагат в това отношение.

3. Превозвачите и посредниците предоставят на своя уебсайт данни, като например адрес на електронна поща, на който може да се изпращат по електронен път искания по параграф 1. Това изискване не се прилага, когато са налице други електронни средства за комуникация, позволяващи на пътниците да поискат възстановяване на разходи или обезщетение, като например формуляр на уебсайт или мобилни приложения, при условие че тези средства предлагат избора и информацията, посочени в общия формуляр, и също така са налични на официален език на Съюза и на международно приетия език в тази област. Когато се използват такива средства, пътниците не може да бъдат възпрепятствани да предоставят информация на някой от езиците на Съюза.
4. Комисията предоставя на своя уебсайт общия формуляр на всички езици на Съюза. Органът или органите, определени от държавите членки в съответствие с член 20, параграф 1 и член 21, параграф 1, гарантират, че пътниците имат достъп до общия формуляр.

ГЛАВА IV

ЛИЦА С УВРЕЖДАНЯ И ЛИЦА С НАМАЛЕНА ПОДВИЖНОСТ

Член 12

Право на превоз

1. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, и управителите на мултимодални центрове установяват недискриминационни правила за достъп до превоза на лица с увреждания и на лица с намалена подвижност. Тези правила трябва да са съобразени със съответните разпоредби относно ограничението на превоза на лица с увреждания и лица с намалена подвижност в правото на Съюза относно правата на пътниците.
2. Резервациите и билетите за мултимодални пътувания, независимо дали са под формата на единичен договор за мултимодален превоз, комбиниран билет за мултимодален превоз или отделни билети за мултимодален превоз, се предлагат на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност без надценка. Превозвач или посредник не може да откаже да направи резервация или да издаде билет на лице с увреждания или на лице с намалена подвижност или да поиска такова лице да бъде придружавано от друго лице, освен ако това е строго необходимо, за да се спазят правилата за достъп, посочени в параграф 1.
3. Правилата за достъп, посочени в параграф 1, се установяват с активното участие на представителни организации на лицата с увреждания и на лицата с

намалена подвижност и, когато е приложимо, на представители на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност.

4. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, и управителите на мултимодални центрове публикуват правилата за достъп, посочени в параграф 1, и при поискване ги предоставят в достъпен формат.
5. Когато превозвачът изисква лице с увреждания или лице с намалена подвижност да бъде придружавано от друго лице, което е в състояние да окаже необходимата помощ в съответствие с параграф 2, придружителят има право да пътува безплатно и да ползва по възможност седящо място до лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност.
6. Когато превозвач или посредник прилагат дерогацията, предвидена в член 12, параграф 2, те информират, при поискване, в писмена форма или, когато е необходимо, в достъпен формат засегнатото лице с увреждания или с намалена подвижност за причините за използването на тази дерогация в рамките на пет работни дни, считано от деня на отказа да приемат резервация или да издадат билет, или за налагането на условието за придружител. Превозвачът или посредникът полагат разумни усилия да предложат приемлив алтернативен превоз на въпросното лице, като се съобразяват с потребностите му по отношение на достъпността.

Член 13

Информация по отношение на достъпността за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

Превозвачите и посредниците, които предлагат договори за превоз от името на един или повече превозвачи, както и управителите на мултимодални центрове, предоставят на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност информация по отношение на достъпността на мултимодалния център и свързаните с него съоръжения и услуги. Когато е възможно, тази информация се предоставя в достъпна форма при поискване.

Член 14

Оказване на помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

В контекста на единичните договори за мултимодален превоз превозвачите, управителите на терминали и посредниците си сътрудничат за предоставяне на безплатна помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 12, параграф 1, и предлагат механизъм за едно-единствено уведомление в съответствие със следното:

- а) помощ се предоставя, когато превозвачът, посредникът, чрез който е закупен единичният договор за мултимодален превоз, управителят на терминала или единното звено за контакт, посочено в член 15, когато е приложимо, са уведомени за потребността на пътника от такава помощ най-малко 48 часа преди да възникне потребността от помощ; за цялото пътуване се изисква едно-единствено уведомление; уведомлението се

изпраща на всички превозвачи, управители на терминали и единни звена за контакт, имащи отношение към пътуването;

- б) уведомлението се приема без допълнителни разходи, независимо от използваното средство за комуникация;
- в) превозвачите, управителите на терминали и посредниците вземат всички необходими мерки уведомленията да бъдат получени; когато продавачите на билети не са в състояние да обработват такива уведомления, те посочват алтернативни пунктове за продажба или алтернативни средства за отправяне на уведомлението;
- г) ако уведомлението е подадено в съответствие с буква а), превозвачите и управителите на терминали оказват съдействие по такъв начин, че лицето да може да ползва услугите за превоз, за които има резервация като част от единичния договор за мултимодален превоз;
- д) ако уведомлението не е подадено в съответствие с буква а) или такова уведомление не е направено, превозвачите и управителите на терминали полагат всички разумни усилия за оказване на помощ, така че лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност да може да пътува;
- е) куче придружител може да придружава лице с увреждане или лице с намалена подвижност съгласно съответното законодателство на Съюза¹⁶ или националното право.

Член 15

Единни звена за контакт за оказване на помощ в мултимодалните пътнически центрове

1. Държавите членки гарантират, че управителите на терминали и превозвачите на тяхна територия си сътрудничат за създаване и привеждане в действие на единни звена за контакт за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност в мултимодалните пътнически центрове в градските възли, посочени в приложение I. Условието за функционирането на единните звена за контакт се определят с правилата за достъп, посочени в член 12, параграф 1. Единните звена за контакт отговарят за:
 - а) приемане на исканията за помощ на терминалите;
 - б) предаване на индивидуалните искания за помощ на операторите на терминали и превозвачите.
2. Държавите членки могат да изискват от управителите на терминали и превозвачите на тяхна територия да си сътрудничат за създаването и

¹⁶ Регламент (ЕС) № 576/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 12 юни 2013 г. относно движението с нетърговска цел на домашни любимци и за отмяна на Регламент (ЕО) № 998/2003 (текст от значение за ЕИП) (ОВ L 178, 28.6.2013 г., стр. 1).

функционирането на единни звена за контакт в други мултимодални пътнически центрове, различни от посочените в параграф 1.

Член 16

Обезщетение във връзка с оборудване за придвижване, помощни средства и кучета придружители

1. Когато управителите на терминали и превозвачите, оказващи помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност да преминат от една услуга за превоз към услуга за превоз с прекачване в рамките на единичен договор за мултимодален превоз или в мултимодален пътнически център, причинят загубата или повредата на оборудване за придвижване, включително инвалидни колички, и помощни средства или причинят загуба или нараняване на кучета придружители, използвани от лица с увреждания и лица с намалена подвижност, управителите на терминали и превозвачите носят отговорност за тази загуба, повреда или нараняване и предоставят обезщетение без неоправдано забавяне. Посоченото обезщетение включва:
 - a) разходите за замяна или ремонт на загубеното или повредено оборудване за придвижване или загубените или повредени помощни средства;
 - b) разходите за замяна или за лечение на кучето придружител, което е било загубено или наранено;
 - в) разумни разходи за временно ползване на заместващо оборудване за придвижване, заместващи помощни средства или кучета придружители, когато такава замяна не е предоставена или не трябва да бъде предоставена от превозвача или управителя на терминала в съответствие с параграф 2.
2. Когато се прилага параграф 1, превозвачите и управителите на терминали бързо полагат всички разумни усилия да предоставят за временно ползване непосредствено необходимо заместващо оборудване за придвижване или заместващи помощни средства. На лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност се позволява да запази това заместващо оборудване или помощно средство за временно ползване, докато бъде изплатено обезщетението, посочено в параграф 1.
3. Когато превозвач или управител на терминал плати обезщетение по параграф 1, нито една разпоредба от настоящия регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото правото да търси обезщетение от всяко едно лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото право.

ГЛАВА V

КАЧЕСТВО НА УСЛУГИТЕ И ЖАЛБИ

Член 17

Стандарти за качество на услугите

1. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, определят стандарти за качество на услугите и въвеждат система за управление на качеството с оглед поддържане на качеството на услугите. Стандартите за качество на услугите трябва да обхванат най-малко показателите, изброени в приложение II.
2. Превозвачите, които предлагат единични договори за мултимодален превоз, следят своето изпълнение на тези стандарти за качество на услугите. Те публикуват доклад относно качеството на предоставяните от тях услуги на уебсайта си до [2 години след деня за начало на прилагане на настоящия регламент] и на всеки две години след това. Този доклад не може да съдържа лични данни.
3. Управителите на мултимодални центрове в държава членка определят стандарти за качество на услугите въз основа на съответните показатели, изброени в приложение II. Те следят своето изпълнение на тези стандарти за качество и предоставят достъп до информацията за изпълнението на стандартите на националните публични органи при поискване.

Член 18

Жалби

1. Всеки превозвач, предлагащ единични договори за мултимодален превоз или комбинирани билети за мултимодален превоз, всеки посредник, предлагащ комбинирани билети за мултимодален превоз, и всеки управител на мултимодален център, създават механизъм за разглеждане на жалбите относно правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент, в рамките на своята компетентност. Те съобщават на пътниците своите данни за контакт и работния си език или езици.
2. До информацията за процедурата по разглеждане на жалби се осигурява публичен достъп, включително за лицата с увреждания и за лицата с намалена подвижност. Тази информация се предоставя при поискване на официалния език или езици на държавата членка, в която превозвачът, посредникът или управителят на мултимодален център извършва дейност.

ГЛАВА VI

ИНФОРМАЦИЯ И КОНТРОЛ ПО ПРИЛАГАНЕ

Член 19

Информирание на пътниците за техните права

1. При продажба на билети за мултимодално пътуване превозвачите и посредниците информират пътниците за техните права и задължения съгласно настоящия регламент. С оглед спазването на изискването за предоставяне на информация те могат да използват обобщение на разпоредбите на настоящия регламент, подготвено и публично оповестено от Комисията на всички официални езици на Съюза.
2. Превозвачите и посредниците, предлагащи мултимодални пътувания, също така информират пътниците за данните за връзка с органа или органите, определени от държавите членки съгласно член 20, параграф 1, на борда на превозното средство и на своя уебсайт.
3. Превозвачите и посредниците предоставят информацията по настоящия член на хартиен носител или в електронен формат, или по всякакъв друг начин, включително в достъпни формати. Те посочват и къде може да се получи такава информация в случай на отмяна, изпусната връзка или голямо закъснение.

Член 20

Национален правоприлагащ орган

1. Всяка държава членка назначава орган или органи, отговорен(ни) за контрола по прилагането на настоящия регламент. За тази цел държавите членки могат да определят орган, който вече отговаря за контрола по прилагането на правото на Съюза относно правата на пътниците. Всеки орган предприема необходимите мерки за осигуряване на зачитането на правата на пътниците.
2. Държавите членки информират Комисията относно органа или органите, определени по реда на настоящия член, и неговите или техните съответни отговорности. Комисията и определените органи публикуват тази информация на своите уебсайтове.
3. До 1 юни XXXX г. [2 години след като регламентът започне да се прилага] и на всеки две години след това националните правоприлагащи органи публикуват на уебсайта си доклад за дейността си през предходните 2 календарни години, който съдържа по-специално описание на действията, предприети за прилагане на настоящия регламент, както и статистически данни за жалбите и наложените санкции.

Разглеждане на жалби от национални правоприлагащи органи и други органи

1. Държавите членки определят националния правоприлагащ орган или друг орган като структурата, която отговаря за разглеждането на жалбите съгласно параграф 2 от настоящия член.
2. Когато са определени различни органи съгласно параграф 1 и член 20, параграф 1, се създават механизми за докладване с оглед да се осигури обменът на информация между тях, така че да се подпомогне националният правоприлагащ орган да изпълнява своите задачи за надзор и контрол по прилагането, за да може органът за разглеждане на жалби, определен съгласно настоящия параграф, да събере нужната информация за проучване на отделните жалби.
3. Без да се засяга възможността на потребителите да търсят алтернативна правна защита съгласно Директива 2013/11/ЕС след като е била отхвърлена подадената от тях жалба до превозвача, посредника или управителя на мултимодален център по член 18, пътниците могат да подадат жалба за предполагаемо нарушение на настоящия регламент до органа, определен по параграф 1.
4. Жалбите на пътниците относно инцидент в контекста на единичен договор за мултимодален превоз се разглеждат от органа, определен по параграф 1 в държавата членка, в която е установен договорният превозвач.
5. Жалбите на пътниците относно инцидент в контекста на комбиниран билет за мултимодален превоз, предлаган от превозвачи, се разглеждат от органа, определен по параграф 1 в държавата членка, в която е установен превозвачът, предлагащ този билет, или, ако превозвачът е установен извън Съюза, в държавата членка, в която е установено юридическото или физическото лице, действащо като негов законен представител. Ако превозвачът няма такъв представител, жалбите се разглеждат от органа, определен по параграф 2 в държавата членка, в която започва или завършва пътуването.
6. Без да се засягат параграфи 3 и 4, жалбите на пътниците относно посредник се разглеждат от органа, определен по параграф 1 в държавата членка, в която е установен посредникът, или, ако посредникът е установен извън Съюза, в държавата членка, в която е установено юридическото или физическото лице, действащо като негов законен представител. Ако посредникът няма такъв представител, жалбите се разглеждат от органа, определен по параграф 2 в държавата членка, в която започва или завършва пътуването.
7. Когато дадена жалба се отнася за предполагаеми нарушения от страна на управители на мултимодални центрове, жалбата се разглежда от органа, определен по параграф 1 в държавата членка, на чиято територия е възникнал инцидентът.

Основен на риска подход към мониторинга на спазването на правата на пътниците

1. Националните правоприлагащи органи разработват програма за мониторинг на съответствието, за да наблюдават спазването на задълженията, определени в настоящия регламент, въз основа на оценка на риска. Програмата позволява откриването и коригирането на повтарящо се неспазване на изискванията при прилагането на правата на пътниците. Програмата за мониторинг на съответствието включва представителна извадка от дейности по мониторинг.
2. Оценката на риска се основава на фактическа оценка, при която се вземат предвид жалбите, подадени от пътниците до тези органи, когато има такива, констатациите от дейностите по мониторинг, извършвани от тези органи, информацията, посочена в член 23, параграфи 1 и 3, и други източници на информация, отнасяща се до прилагането на настоящия регламент на територията на съответната държава членка.
3. Оценката на риска се извършва за първи път до 30 юни XXXX г. [1 година след като регламентът започне да се прилага] и на всеки две години след това.
4. Дейностите по мониторинг на съответствието се основават на оценката на рисковете и се извършват посредством одити, инспекции, интервюта, проверки и преглед на документи, според случая. Те включват както обявени, така и необявени дейности. Дейностите по мониторинг са пропорционални на установените рискове.
5. Националните правоприлагащи органи осигуряват бързото отстраняване на несъответствията, установени по време на техните дейности по мониторинг, от страна на превозвачите и управителите на терминали. Те изискват от превозвачите да представят план за действие за отстраняване на несъответствията, според случая.
6. Програмата за мониторинг на съответствието съгласно параграф 1, оценката на риска съгласно параграф 2, както и констатациите от тях се съобщават на Комисията до 30 юни XXXX г. [2 години след като регламентът започне да се прилага] и на всеки две години след това. Когато е приложимо, те се включват в докладите по член 20, параграф 3.

Споделяне на информация с националните правоприлагащи органи

1. Превозвачите, посредниците, управителите на терминали и управителите на мултимодални центрове предоставят на националните правоприлагащи органи съответните документи и информация по тяхно искане без неоправдано забавяне и във всеки случай в рамките на един месец, считано от датата на получаване на искането.

2. При сложни случаи националният правоприлагащ орган може да удължи този срок до не повече от три месеца, считано от датата на получаване на искането.
3. При изпълнението на своите функции националните правоприлагащи органи вземат предвид информацията, която им е предоставена от органа, определен да разглежда жалби, ако това е различен орган.

Член 24

Сътрудничество между държавите членки и Комисията

1. Държавите членки изпращат редовно съответната информация относно прилагането на настоящия регламент на Комисията, която осигурява достъп до тази информация в електронен формат на другите държави членки.
2. По искане на Комисията националните правоприлагащи органи разследват конкретни съмнителни практики на неспазване на задълженията, определени в настоящия регламент, от един или няколко превозвачи, управители на терминали и посредници и докладват констатациите си на Комисията в рамките на четири месеца от искането.

ГЛАВА VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 25

Санкции

Държавите членки установяват правила относно санкциите, приложими при нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки съобщават на Комисията тези правила и мерки и незабавно я уведомяват за всяко следващо изменение, свързано с тях.

Член 26

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 38 от Регламент (ЕС) 2021/782.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 27

Докладване

До XXX г. [пет години след датата за начало на прилагане съгласно член 28] Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането и резултатите от настоящия регламент.

Докладът се основава на информация, която се предоставя съгласно настоящия регламент.

Член 28

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от [1 година след влизането в сила].

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател