Европейски парламент
2024 – 2029

ПРИЕТИ ТЕКСТОВЕ

P10_TA(2026)0009

Права на пътниците във въздушния транспорт

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 21 януари 2026 г. относно позицията на Съвета на първо четене с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж (10015/1/2025 – C10-0228/2025 – 2013/0072(COD))

(Обикновена законодателна процедура: второ четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид позицията на Съвета на първо четене (10015/1/2025 – C10-0228/2025),
- като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 11 юли 2013 г.[1],
- след консултация с Комитета на регионите,
- като взе предвид становището на Комисията (COM(2025)0630),
- като взе предвид позицията си на първо четене[2] относно предложението на Комисията до Парламента и Съвета (COM(2013)0130),
- като взе предвид насоките на комисията по транспорт и туризъм от 13 октомври 2025 г. съгласно член 74 от своя Правилник за дейността от ,
- като взе предвид член 294, параграф 7 от Договора за

---

1 ОВ C 327, 12.11.2013 г., стр. 115.
2 ОВ C 93, 24.3.2017 г., стр. 336.

функционирането на Европейския съюз,

- като взе предвид член 68 от своя Правилник за дейността,
- като взе предвид препоръката за второ четене на комисията по транспорт и туризъм (A10-0001/2026),

1. приема изложената по-долу позиция на второ четене;
2. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

P10_TC2-COD(2013)0072

Позиция на Европейския парламент, приета на второ четене на 21 януари 2026 г. с оглед на приемането на Регламент (ЕС) 2026/... на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[1],

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура[2],

---

1 ОВ C 327, 12.11.2013 г., стр. 115.

2 Позиция на Европейския парламент от 5 февруари 2014 г. (ОВ C 93, 24.3.2017 г., стр. 336) и позиция на Съвета на първо четене от 29 септември 2025 г. (ОВ C, C/2025/5782, 30.10.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Позиция на Европейския парламент от 21 януари 2026 г.

като имат предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета[3] и Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета[4] допринесоха значително за защитата на правата на пътниците във въздушния транспорт, когато плановете им за пътуване са възпрепятствани поради отказан достъп на борда, големи закъснения, отмяна на полети или неправилно обработен багаж.

(1а) Законодателят на Съюза потвърждава целите, изразени в съображения 1 и 4, относно това в законодателството на ЕС в областта на въздушния транспорт да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, да се вземат изцяло предвид изискванията относно защитата на потребителите като цяло и да се повишат стандартите на защита, определени в настоящия регламент. Това следва да се постигне чрез укрепване на правата на пътниците във въздушния транспорт, чрез подобряване на правната сигурност както за пътниците във въздушния транспорт, така и за въздушните превозвачи, чрез кодифициране на основните решения на Съда при тълкуването от него на Регламент (ЕО) № 261/2004, както и чрез гарантиране, че въздушните превозвачи работят при хармонизирани условия на либерализиран пазар. Това също така означава, че стандартите на защита, определени с Регламент (ЕО) № 261/2004, по никакъв начин не следва да се понижат. Съответно следва да се реализира пълният потенциал на правата на пътниците във въздушния транспорт, защитени съгласно регламенти

---

3 Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91(ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

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

(ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 2027/97, и да се гарантира по-ефективно, ефикасно и последователно прилагане на тези права в целия Съюз, като същевременно се вземат предвид интересите на въздушните превозвачи и продължи да се постига баланс между интересите на пътниците във въздушния транспорт и тези на въздушните превозвачи.
[Изм. 1]

(2) Редица недостатъци, установени при упражняване на правата съгласно регламенти (ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 2027/97, обаче попречиха на реализирането на пълния потенциал на тези права по отношение на защитата на пътниците. За да се гарантира по-ефективно, ефикасно и последователно прилагане на правата на пътниците във въздушния транспорт в целия Съюз, са необходими множество корекции на действащата правна рамка. Това беше подчертано в Съобщението на Комисията от 27 октомври 2010 г., озаглавено „Доклад за гражданството на ЕС за 2010 г. Премахване на пречките за упражняване на правата на гражданите на ЕС“, в което се обявяват мерки за осигуряване на набор от общи права, в частност за пътниците във въздушния транспорт, и на адекватно прилагане на тези права.

(3) Проучването относно настоящото равнище на защита на правата на пътниците във въздушния транспорт в ЕС, възложено и публикувано от Комисията през 2020 г. (~~наричано по-долу~~ „проучването“ ***на ръководната група***), ~~показа~~***съдържа твърдението***, че основният приоритет на пътниците е да им бъде оказана помощ в случай на проблем с пътуването и да им бъде предложено премаршрутиране, така че да пристигнат до дестинацията си възможно най-скоро. ~~Според~~***Във връзка с тази цел*** проучването ***на ръководната група показва, че*** изплащането на обезщетение е на трето място ~~сред~~***от трите предвидени възможности от гледна точка на*** приоритетите на пътниците. От ~~друга страна~~***това проучване обаче не може да се заключи***, ***че изплащането на обезщетение би било с нисък приоритет за пътниците, поради три причини. Първо, самата структура на въпроса води до значителна предубеденост, като ограничава възможните резултати, понеже трите варианта, предоставени на респондентите, не са сравними по своето естество. Докато два от вариантите (помощ, премаршрутиране) обещават незабавно разрешаване на неотложен проблем (проблем с полета), третият вариант (обезщетение) е по-малко непосредствен и не толкова неотложен по своето естество. Обезщетението съгласно настоящия регламент има за цел да се компенсират вредите, претърпени в резултат на проблем, с плащане, което е от помощ на пътника в дългосрочен план, вместо да се разреши непосредственият проблем (чрез помощ или премаршрутиране). Съвсем естествено е средностатистическият респондент да постави на трето място най-малко неотложната и непосредствена от трите възможности (обезщетение).***

От това класиране обаче би било нелогично и статистически невалидно да се заключи, че получаването на обезщетение би било от значително по-малко значение за пътника. Второ, структурата на въпроса в проучването ~~показа също, че абсолютните и относителните разходи на въздушните превозвачи, дължащи се на прилагането~~***създава изкуствено задължение за респондента да избира между три варианта и да ги класира, докато според сегашния текст*** на Регламент (ЕО) №-261/2004~~, са нараснали значително от 2011 г. насам, с което би могло да доведе до ограничаване на броя на обслужваните маршрути или до намаляване на свързаността, предлагана от въздушните превозвачи~~ ***тези три варианта съществуват едновременно, без да се изключват взаимно по никакъв начин. Трето, класирането в проучването на ръководната група произтича от взаимодействието с потребителите и организациите*** на пътниците ~~в дългосрочен план. Поради това~~***и документни проучвания и не се основава на изчерпателно проучване сред пътниците. Следователно, за да се избегне предубедеността в начина, по който са изготвени въпросите и в методологията на проучването на ръководната група, си струва да се проведат допълнителни представителни проучвания на мненията на пътниците във въздушния транспорт по отношение на получаването на обезщетение съгласно настоящия регламент. Статистическо проучване[5], проведено от Европейската сметна палата (ЕСП) през 2018 г. сред 10 350 произволно избрани граждани от десет държави членки, показа, че „правото на обезщетение в случай на отмяна или отказан достъп на борда“ е на второ място с 39,6% от десет варианта, от които пътниците трябваше да избират три права, които „считат за най-***

---

5 ***Вж. стр. 22 от https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_EN.pdf***

важни“, докато предпочитаният вариант, а именно „правото да получат алтернативен транспорт в случай на големи закъснения, отмяна или отказан достъп на борда“, беше незначително по-висок – 41,7%.

Като се има предвид тази незначителна разлика, от тези два варианта с близка оценка не следва да се заключава, че това е реална подредба на предпочитанията. В проучване на YouGov, възложено от агенция за предявяване на искове, проведено през пролетта на 2025 г. сред 3059 граждани в Германия, Испания и Дания, 70% от респондентите настояват за запазване на настоящото правило за обезщетяване, като подчертават, че пътниците не следва да губят права за сметка на незначителни икономии на разходите, докато само 14% предпочитат да спестят, както се предполага, 1 EUR от цената на билета. Дори браншовата асоциация Airlines for Europe (A4E) заключава от собственото си проучване YouGov, отразяващо възгледите на повече от 6000 потребители в пет държави членки, че „75% от пътниците, които са летели през последните 12 месеца, подкрепят придържането към настоящите равнища на обезщетение“[6]. Тези данни подкрепят решението на законодателя на Съюза в контекста на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 261/2004 ~~следва да се съсредоточи по-специално върху правата~~***да не бъдат понижавани съществуващите права*** на пътниците ***на обезщетение, заедно с други също толкова важни права*** на помощ и премаршрутиране***. И двете категории права, разгледани в горепосочените данни – „обезщетение“ и „помощ и премаршрутиране“ – трябва да се разглеждат като едно цяло и не трябва изкуствено да бъдат противопоставяни една на друга.*** ~~като същевременно се вземат предвид~~ Икономическите стимули на въздушните превозвачи и въздействието върху свързаността ***могат да бъдат изцяло взети предвид, като същевременно се запазят съществуващите права на пътниците във въздушния***

---

6 ***Вж. съобщение за медиите от 14 октомври 2025 г. https://a4e.eu/publications/new-data-confirms-that-eu-passenger-rights-reform-is-out-of-sync-with-passenger-priorities/.***

транспорт и високо равнище на защита на потребителите. **[Изм. 2]**

(3а) В съответствие с целите на Регламент (ЕО) № 261/2004 в независимо рецензирано проучване от 2023 г.[7] се предоставят солидни доказателства, че регламентът в настоящата си форма е ефективен за намаляване на средното закъснение на полетите. В него се констатира, че мащабът на това въздействие очевидно е важен от икономическа гледна точка и не зависи от решенията на въздушните превозвачи относно продължителността на редовните полети. Това потвърждава, че от статистическа гледна точка хипотезата за липса на въздействие може да бъде съвсем категорично отхвърлена. В него се настоява, че резултатите от него са валидни и за други мерки за точност на полетите (закъснение при пристигане и дял на „полетите, изпълнени по разписание“) и са устойчиви и при алтернативни спецификации. Освен това в проучването се констатира, че настоящият регламент е най-ефективен при намаляване на закъсненията по маршрути, по които няма силна конкуренция. Подчертава се, че от икономическа гледна точка схемата за обезщетение съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 прилага принципа, че отговорността следва да се поема от страната, която е в най-добра позиция да я предотврати и управлява при най-ниски разходи. Въздушните превозвачи, а не пътниците, ще запазят контрол върху точността чрез планиране на разписанието, планиране на техническото обслужване, ротации на екипажите и въздухоплавателните средства и стратегии за преодоляване на проблеми.

---

[7] ***Вж. Gnutzmann и Spiewanowski: Transport Policy (Транспортна политика) 136 (2023г.), стр. 155 – 168, вж. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23000768***

Чрез обвързване на отговорността със закъснението при пристигане в крайното местоназначение регламентът ще осигури необходимите икономически стимули за въздушните превозвачи да намалят случаите на големи закъснения и отмяна на полети. Констатациите от това проучване подкрепят решението на законодателя на Съюза да запази и изрично да определи общия тричасов праг за обезщетение в случай на отмяна или голямо закъснение, настоящите равнища на обезщетение и праговете по отношение на разстоянието: и така да се гарантира, че настоящото равнище на защита на правата на пътниците не се понижава и е ефективно за увеличаване на свързаността и запазване на икономическите стимули за въздушните превозвачи.
[Изм. 3]

(4) Пътниците, пътуващи с полет, за който се прилагат задължения за обществена услуга, независимо дали при пълна или намалена тарифа, следва да се ползват с едни и същи права съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004.

(5) ~~За да се повиши правната сигурност за въздушните превозвачи и пътниците, е необходимо определение на понятието „извънредни обстоятелства“, което да отчита решението на Съда по дело C-549/07 (Friederike Wallentin-Hermann срещу Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA),[8] („решението по дело C-549/07), в което се тълкува Регламент 261/2004.~~ Понятието „извънредни обстоятелства“ ***е предмет на богата съдебна практика на Съда.*** Следва да ~~бъде изяснено чрез неизчерпателни списъци на обстоятелства, които~~***се внесе по-голяма яснота относно това какво*** представляват ~~извънредни обстоятелства, или~~***извънредните*** обстоятелства, ***за да се даде възможност за ефективно и последователно прилагане на правата на пътниците във въздушния транспорт. В светлината на съдебната практика събитията, при*** които ~~не представляват~~***произходът е вътрешен, следва да се разграничават от тези, при които произходът е външен за опериращия въздушен превозвач. Събитията следва да се считат за външни, когато произтичат от обстоятелства извън контрола на въздушния превозвач и са резултат от природно явление или действие на трета страна. Такива външни събития следва обикновено да се квалифицират като*** извънредни обстоятелства. ~~Комисията~~***Събития, които не отговарят на тези критерии,*** следва да ~~преразглежда списъка~~***се считат за вътрешни и да не се определят като извънредни обстоятелства. Това разграничение следва да бъде допълнително изяснено чрез изчерпателен списък на обстоятелствата, за които е определено ясно, че могат да се считат за извънредни обстоятелства.***

---

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

За да може този списък на извънредните обстоятелства ***да бъде изменян, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането***~~на всеки три години и по целесъобразност да предлага~~ на Европейския ***съюз, за да допълва този списък, когато това е необходимо. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество[9]. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският*** парламент и ***Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, а техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове***~~на Съвета да го актуализират~~. **[Изм. 4]**

---

9 ***Междуинституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).***

(5а) В съответствие с Конвенцията от Монреал задълженията на опериращите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Съдът е предоставил в своята практика повече подробности относно значението и границите на задължението за предприемане на „разумни мерки“. **[Изм. 5]**

~~(6) В своето решение по дело C-549/07 Съдът приема, че неочакван технически проблем не представлява извънредно обстоятелство, освен когато неочакваният технически проблем е породен от скрит фабричен дефект, разкрит от конструктора на самолетите или от компетентен орган, или от вреди, причинени на летателните апарати от актове на саботаж или тероризъм. Въпреки това, в светлината на натрупания опит и като се има предвид първостепенното значение на това да се гарантира, че правата, предоставени на пътниците съгласно настоящия регламент, не са в ущърб на безопасността, при определени условия техническите проблеми, свързани с определено оборудване, следва да представляват извънредни обстоятелства.~~ **[Изм. 6]**

(7) В своето решение по съединени дела C-156/22, C-157/22 и C-158/22 (TAP Portugal срещу flightright GmbH и Myflyright GmbH)[10] във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че възникналото малко преди началото на полета внезапно отсъствие поради заболяване или дори внезапна смърт на член на екипажа, без когото полетът не може да бъде осъществен, не представлява извънредно обстоятелство. При все това, въпреки че въздушните превозвачи са длъжни да предприемат всички разумни мерки, за да осигурят замяната на пилота, втория пилот или осигуряването на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж, гарантирането на спазването на това задължение на практика извън националните бази на въздушния превозвач изисква значително време и големи финансови разходи. Поради това е целесъобразно да се предвиди, че внезапното заболяване или смърт на член на екипажа, без когото полетът не може да бъде осъществен, например когато настъпи в деня преди началото на полета, извън националните бази на въздушния превозвач, следва да представлява извънредно обстоятелство. **[Изм. 7]**

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

(8) ~~В своите решения по дела C-28/20 (Airhelp Ltd срещу Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden)[11] , C-195/17 (Helga Krüsemann и други срещу TUIfly GmbH)[12] , C-613/20 (CS срещу Eurowings GmbH)[13] и в своето определение по дело C-287/20 (EL и CP срещу Ryanair DAC)[14], Съдът приема, че стачките на персонала на въздушния превозвач не представляват извънредни обстоятелства. Въпреки това при стачка някои от исканията, предявени от персонала на въздушния превозвач, не попадат в сферата на компетентност на въздушния превозвач и са извън неговия контрол, като например промени в пенсионната възраст или във финансовите вноски, които могат да бъдат разглеждани само от публичните органи. Поради това е целесъобразно да се предвиди, че някои стачки на персонала на въздушния превозвач следва да представляват извънредни обстоятелства.~~ **[Изм. 8]**

---

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

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

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

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

(9) В своето решение по дело C-173/07 (Emirates Airlines- Direktion für Deutschland срещу Diether Schenkel)[15] във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че не е дадено определение за понятието „полет“ по смисъла на Регламент № 261/2004, но Съдът счита, че по същество то представлява операция по въздушен транспорт, т.е. „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут. За да се избегне несигурността и в светлината на натрупания опит, следва да се даде ясно определение за „полет“, както и за свързаните с него понятия „свързващ полет“ и „пътуване“.

(10) В решението си по дело C-537/17 (Claudia Wegener срещу Royal Air Maroc SA)[16] във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага за всяка част от полета, която е част от едно пътуване, независимо от това къде се извършва полетът, включително полетите, изпълнявани изцяло извън Съюза. ***Въз основа на това решение и с цел да се установят еднакви условия на конкуренция,*** настоящият регламент следва да се прилага, когато първоначалният пункт на заминаване се намира на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, или ~~– в случай че оперициращият въздушен превозвач е оперициращ въздушен превозвач от Съюза –~~ когато крайният пункт на пристигане при пътуването се намира на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите. **[Изм. 9]**

---

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

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

(11) Проучването показа различно ниво на спазване на Регламент (ЕО) № 261/2004 от страна на въздушните превозвачи, като въздушните превозвачи от Съюза като цяло показват по-високо ниво на спазване от това на въздушните превозвачи от трети държави. Поради това възстановяването на равнопоставените условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и тези от трети държави и подобряването на икономическата устойчивост на въздушните превозвачи от Съюза ще подкрепят конкурентоспособността на Съюза и в крайна сметка ще подобрят защитата на пътниците като цяло.

(11a) В интерес на лоялната международна конкуренция и за да се гарантира, че пътниците са защитени чрез единна и съгласувана рамка от права, Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да се прилага за всички пътувания в рамките на Съюза, както и за всички пътувания, заминаващи от Съюза или пристигащи в него. **[Изм. 10]**

~~(12) В член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз се признават специфичните характеристики на най-отдалечените региони, по-специално поради тяхната отдалеченост. В светлината на натрупания опит при прилагането на Регламент 261/2004 е необходимо да се гарантира териториалната свързаност на най-отдалечените региони и да се повиши сближаването в целия Съюз, което в крайна сметка ще е от полза за пътниците. Поради специфичните характеристики на пътуванията между най-отдалечените региони и друга територия на държава членка, за която се прилагат Договорите, размерът на обезщетение следва да се определя на базата на действителното разстояние на пътуванията.~~ **[Изм. 11]**

(13) Билетите се издават или одобряват от оперираща въздушен превозвач след сключването на договор за въздушен транспорт с пътник. Те следва да могат да бъдат идентифицирани чрез уникален номер на билета и да съдържат уникален референтен номер, свързан с един единствен договор за въздушен транспорт, издаден при резервацията. Те следва да покриват един полет или свързващ полет, без да се вземат предвид междинните спирания за технически и оперативни цели. Билетите следва да съдържат определена информация за въпросния полет или свързващ полет, например датата на полета, летищата за заминаване и пристигане, часовете на заминаване и пристигане по разписание, собственото и фамилното име на пътника, номера на полета и наименованието на оперираща въздушен превозвач.

(14) В решението си по дело C-22/11 (Finnair Oyj срещу Timy Lassooy)[17] във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че понятието „отказан достъп на борда“ трябва да се тълкува не само като отнасящо се до случаи на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети от наличните места, но и като отказан достъп на борда на други основания, например по оперативни причини. На пътниците, които са се явили за качване на борда и на които им е отказан достъп на борда или които са били предварително информирани, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля, следва да бъдат възстановени разходите ***и те да получат обезщетение*** без неоправдано забавяне. **[Изм. 12]**

~~(15) Същевременно съществуват и основателни причини за отказ на достъп на борда на пътници, като например причини, свързани със здравето, безопасността и сигурността, или неподходящи документи за пътуване. Въздушните превозвачи имат също така основателни причини да откажат достъп на борда на пътници, проявяващи смущаващо реда поведение, което застрашава безопасността или сигурността на полета, както е посочено в изменената Конвенция за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г. В тези случаи тежестта на доказване следва да се носи от оперираща въздушен превозвач.~~ **[Изм. 13]**

---

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

(16) За да се подобрят равнищата на защита, на пътниците не следва да се отказва достъп на борда на обратен полет на основание, че не са взели полета на отиване по същия договор за въздушен транспорт.

(17) Понастоящем на пътниците понякога се налагат наказателни административни такси за корекция на грешки в изписването на техните имена. Разумни корекции на грешки в резервацията или при административна промяна следва да се извършват безплатно, при условие че исканата корекция или промяна не водят до промяна на часа на полета, датата, маршрута или пътника.

(18) В случай на отмяна на полет изборът между възстановяване на средствата, продължаване на пътуването чрез премаршрутиране или пътуване ***по-късно в същия ден или*** на по-късна дата следва да се прави от пътника, а не от въздушния превозвач. **[Изм. 14]**

(18a) В случай на анулиране на полет от страна на пътника въздушните превозвачи следва да бъдат задължени да възстановят безплатно вече заплатените такси.
[Изм. 15]

(19) Управляващите летищата органи – за летища~~, чийто~~ ***с*** годишен трафик ~~е над пет~~***от не по-малко от четири*** милиона пътници ~~за година~~***в продължение на най-малко три последователни години*** – и доставчиците на основни летищни услуги, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, ***доставчиците на аеронавигационно обслужване и доставчиците на помощ за пътници с увреждания и пътници с намалена подвижност,*** следва да ~~си сътрудничат~~***предприемат подходящи мерки, за да осигурят координация и сътрудничество между ползвателите на летището***, за да се сведе до минимум въздействието на многобройните проблеми с полети върху пътниците. За тази цел управляващите летищата органи следва да ~~изготвят~~***гарантират адекватна координация посредством подходящи*** планове за действие в извънредни ситуации и да работят съвместно ***с националните, регионалните и местните органи*** при разработването на такива планове. ~~На всички останали летища управляващият летището орган~~***Тези планове*** следва да ~~положи всички разумни усилия да координира и постигне договорености с ползвателите на летището в ситуации, които могат да доведат до значителен брой блокирани пътници, и да информира блокираните пътници~~***бъдат оценявани и когато е необходимо, адаптирани от националните правоприлагащи органи***.
[Изм. 16]

(19а) Въздушните превозвачи следва да установят процедури и координирани действия за предоставяне на адекватна информация на блокираните пътници. В тези процедури следва ясно да се посочва кой е отговорен за уреждането на грижи, помощ, премаршрутиране или възстановяване на средства на всяко летище и следва да се определят процесите и условията за предоставяне на тези услуги. **[Изм. 17]**

(19б) За да се окаже помощ на пътниците в случай на проблеми с полета или на закъснение, повреда или изгубване на багаж, въздушните превозвачи следва да създадат на летищата гишета за контакт, където техен персонал или упълномощени от тях трети страни да предоставят на пътниците необходимата информация относно техните права, включително процедурите за подаване на жалби, и да им оказват помощ при предприемането на незабавни действия. **[Изм. 18]**

(19в) Предвид кратките срокове за подаване на жалби за закъснял, повреден или загубен багаж на всички летища следва да се създаде специална служба за подаване на искове за багаж, където пътниците да имат възможност да подадат жалба при пристигането си. За тази цел въздушните превозвачи следва да предоставят формуляр за жалба на пътниците на всички официални езици на Съюза. Това може да бъде също така под формата на общия доклад за нередност при превоз на багаж. За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на формата на стандартизирания формуляр за жалба посредством актове за изпълнение. **[Изм. 19]**

(20) ***Целта на*** Регламент (ЕО) № 261/2004 ~~следва изрично да включва правото на обезщетение за~~***е да се укрепят правата на потребителите чрез осигуряване на високо равнище на защита на*** пътниците~~, засегнати от големи закъснения,~~ ***във въздушния транспорт в рамките на вътрешния пазар*** в съответствие с ~~решението на Съда по~~***член 38 от Хартата на основните права. В*** съединени дела ~~С~~***C***-402/07 (Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon и Alana Sturgeon срещу Condor Flugdienst GmbH) и ~~С~~***C***-432/07 (Stefan Böck и Cornelia Lepuschitz срещу Air France SA)[18] („решението по ~~съединение~~***съединени*** дела C-402/07 и ~~С~~***C***-432/07“) ***Съдът е отразил тази цел, като е признал, че пътниците, засегнати от закъснения на полетите с три часа или повече, търпят вреди под формата на необратима загуба на време, които трябва да бъдат обезщетени бързо и по стандартизиран начин.***

---

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

Позовавайки се на принципа на равно третиране, Съдът потвърждава, че такива големи закъснения причиняват вреда, сравнима с отмяната на полети, и че разлика в третирането не може да бъде обективно обоснована. По-конкретно Съдът приема, че когато закъснението при пристигането на полет е три или повече часа, засегнатите пътници имат право на обезщетение, подобно на пътниците, чийто първоначален полет е отменен и на които въздушният превозвач не е в състояние да предложи премаршрутиране в съответствие с условията, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от регламента, т.е. с полет, който излита не повече от един час преди началото на полета по разписание и достига своя краен пункт на пристигане по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание. В съответствие с принципа на равно третиране~~, посочен във въпросното решение,~~ ***тези права на обезщетение*** следва да ~~се прилагат същите правила за възстановяване на разходите, премаршрутиране и обезщетяване~~***обхващат и пътниците, чиито полети не са отменени, но които претърпяват равностойна загуба на време поради изтегляне на полета за по-ранен час преди заминаването и закъснение при пристигането***. ***Съответно, за да се поддържат стабилни гаранции за пътниците в съответствие с член 38 от Хартата, както и за да се осигурят еднаква защита, правна сигурност и ефективно прилагане във всички държави членки, в Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да се определи общ тричасов праг за обезщетение, когато пътниците претърпяват необратима загуба на време, равна на или надвишаваща три часа спрямо първоначално планираната от въздушния превозвач продължителност.*** **[Изм. 20]**

(21) ~~В решението по съединение дела C-402/07 и C-432/07 е посочен еднократен времеви праг от три часа за задействане на обезщетение в случай на закъснение. Въпреки това, натрупаният опит след приемането на Регламент (ЕО) № 261/2004 показва, че много от закъсненията не могат да бъдат отстранени в рамките на тричасовия праг, посочен във въпросното решение, и че ниският праг може да увеличи броя на отменените полети, когато въздушните превозвачи намаляват верижния ефект от закъснелите полети върху следващите полети чрез отмяна на един или няколко полета, за да пренасочат въздухоплавателното средство за следващ полет. В повечето случаи пътникът все пак би предпочел закъснение пред отмяна на полета, тъй като има по-голяма сигурност за пристигане до съответната дестинация при първа възможност. По много маршрути честотата на полетите е ограничена и в случай на отмяна пътникът не може да бъде незабавно премаршрутиран. Следователно увеличаването на времевия праг представлява предимство за пътника.~~ **[Изм. 21]**

~~(22) С оглед на запазването на свързаността праговете, над които закъсненията пораждат право на обезщетение, следва да бъдат увеличени, за да се отчете финансовото отражение и въздействието във връзка с конкурентоспособността върху сектора. По този начин ще бъде възможно да се избегне стимулирането на по-честата отмяна на полети, ограничаването на броя на обслужваните маршрути или намаляването на свързаността, предлагана на пътниците в дългосрочен план. За да се гарантира, че за пътниците в рамките на Съюза съществуват еднакви условия за обезщетение, прагът следва да бъде един и същ за всички пътувания в Съюза.~~ **[Изм. 22]**

(23) Стандартизираното обезщетение в Регламент (ЕО) № 261/2004 служи за компенсиране на обща за всички пътници загуба на време. ~~Икономическите проучвания показват, че в много случаи сумите, определени в Регламент (ЕО) № 261/2004, надхвърлят стойността на претърпените от пътниците вреди.~~ Поради това е целесъобразно да се определят ~~различни прагове за~~***равнища на*** обезщетение в зависимост от разстоянието на полета, при който са възникнали проблеми, и закъснението при пристигане. **[Изм. 23]**

(24) ~~В съответствие с усилията на Съюза за насърчаване на неутрална по отношение на климата и екологосъобразна мобилност е целесъобразно също така да се гарантира, че регулаторните рамки за правата на пътниците в различните видове транспорт се сближават във възможно най-голяма степен и че обезщетенията между отделните видове транспорт се изравняват.~~ **[Изм. 24]**

(24а) Етикетът за емисии от полети, създаден съгласно член 14 от Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета[19], е на разположение на доставчиците на услуги, ако желаят да показват в леснодостъпен формат на своите уебсайтове и билети точна и обективна информация относно въздействието на пътуването им върху околната среда по сравним начин. **[Изм. 25]**

---

19 ***Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета от 18 октомври 2023 г. за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (инициатива ReFuelEU – сектор „Авиация“) (ОВ L, 2023/2405, 31.10.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(25) С цел да се гарантира правна сигурност, в Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да се потвърди, че промяната на разписанията на полетите има сходно въздействие върху пътниците като отмяната на полетите ~~или~~***,*** закъсненията ***или отказания достъп на борда*** и следва да поражда същите права. **[Изм. 26]**

(26) Пътниците, изпуснали свързващ полет, който е част от пътуването***,*** в резултат на проблем***, промяна в разписанието или закъснение на*** ~~е~~ предходен полет, следва да получат подходяща помощ, докато чакат за премаршрутиране. В такива случаи, в съответствие с принципа на равно третиране ***и с решението на Съда по дело C-11/11 (Air France срещу Folkerts)***[20], пътниците следва да имат право на обезщетение при достигане на крайния пункт на пристигане на своя алтернативен полет или транспорт, подобно на пътниците, засегнати от проблеми при преките полети ***в контекста на закъснението при достигане на крайния пункт на пристигане на пътуването им***. **[Изм. 27]**

---

20 ***Решение на Съда (голям състав) от 26 февруари 2013 г., Air France/Heinz-Gerke Folkerts и Luz-Tereza Folkerts, дело C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106.***

(27) В момента на резервацията и преди закупуването на билетите въздушните превозвачи или когато е целесъобразно, посредниците следва ясно да информират пътниците дали техните планове за пътуване ще бъдат обхванати от един единствен договор за въздушен транспорт и за техните права съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 , по-специално по отношение на изпуснатите свързващи полети.

(28) За да се подобри защитата на пътниците, следва да се изясни, че пътниците, чийто полет е забавен, следва да се ползват от права на помощ и обезщетение, независимо от това дали чакат на летищния терминал, или вече са настанени на борда на въздухоплавателното средство. Въпреки това, тъй като настанените на борда пътници нямат достъп до услугите, предлагани на терминала, на тях следва да им се предоставят повече права по отношение на основните нужди и правото на слизане. Правото на слизане може да бъде ограничено само при наличие на причини, свързани с безопасността, имиграцията, контрола на въздушното движение или сигурността. Ако даден въздушен превозвач предстои да свали пътници, но е информиран от органите за контрол на въздушното движение, че за полета е разрешено непосредствено излитане , следва да му бъде разрешено да откаже да свали пътниците.

(29) Когато пътник е избрал премаршрутиране при първа възможност, въздушният превозвач често обвързва премаршрутирането с наличността на свободни места в рамките на собствените си услуги, като по този начин лишава своите пътници от възможността да бъдат премаршрутирани по-бързо чрез алтернативни услуги. Поради това превозвачът следва да предложи и други възможности за премаршрутиране, включително до алтернативно летище, по друг маршрут, с услугите на друг превозвач или с други видове транспорт, когато това може да ускори премаршрутирането. Алтернативното премаршрутиране следва да зависи от наличността на свободни места. ~~Ако въздушният превозвач не е предложил премаршрутиране и общото време за чакане е удължено с най-малко три часа, пътникът следва да има право да организира собственото си премаршрутиране, за да достигне своя краен пункт на пристигане без ненужно забавяне.~~ Такова премаршрутиране следва да се извършва при определени условия за сметка на въздушния превозвач и при сравними транспортни условия. **[Изм. 28]**

(30) При премаршрутирането на пътници въздушните превозвачи следва да се стремят да гарантират, че пътниците могат да пътуват със своя багаж, включително с регистриран и нерегистриран багаж. Въздушният превозвач следва да получи разрешение от пътника да действа по друг начин, ако ограниченията върху превоза на багаж биха причинили допълнителни закъснения на пътниците, очакващи премаршрутиране, без да се засяга неговата отговорност по отношение на багажа на пътниците, уредена с Регламент (ЕО) № 2027/97 и Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, договорена в Монреал на 28 май 1999 г. („Конвенцията от Монреал“).

(31) Сравнимостта на транспортните условия може да зависи от редица фактори и от определени обстоятелства. Когато това е възможно и когато това не води до допълнително закъснение, пътниците не следва да бъдат настанявани на място в по-ниска класа транспортни услуги в сравнение с посочената в резервацията. Премаршрутирането следва да се предлага без допълнителни разходи за пътника дори ако пътниците са премаршрутирани с друг въздушен превозвач, с различен вид транспорт, в по-висока класа или на по-висока тарифа от платената за първоначалната услуга. Следва да се положат разумни усилия за избягване на допълнителни връзки. ~~Когато се използва друг въздушен превозвач или алтернативен вид транспорт за~~***Лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност не следва да бъдат подлагани на допълнителен свързващ полет в случай на*** премаршрутиране, ***освен ако пътникът не е изразил съгласие за това.***

Общото време за пътуване следва да бъде възможно най-близо до времето за пътуване по разписание на първоначалния полет***, като се вземат предвид наличните възможности на летището, на което е възникнал проблемът***, в същата или в по-висока класа на пътуване, ако е необходимо. Ако са налични няколко полета със сравним график, пътниците, които имат право на премаршрутиране, следва да приемат предложението за премаршрутиране, направено от въздушния превозвач, включително за въздушните превозвачи, които си сътрудничат с оперираща въздушен превозвач. Ако ***оперращият въздушен превозвач предостави на пътника премаршрутиране при сравними транспортни условия, пътникът следва да приеме такова премаршрутиране. Ако оперращият въздушен превозвач предостави на пътника възможности за премаршрутиране без сравними транспортни условия, пътникът може да откаже такова премаршрутиране. Правото на премаршрутиране, включително самостоятелно премаршрутиране, следва да се запази. Ако*** за първоначалния полет е била резервирана помощ за лица с увреждания или за лица с намалена подвижност, тази помощ следва да бъде достъпна и по алтернативния маршрут в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета[21]. **[Изм. 29]**

---

21 Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт (ОВ L 204, 26/07/2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

(31а) Когато даден пътник информира оперираща въздушен превозвач за своя избор да продължи пътуването си и ако оперираща въздушен превозвач не е предложил премаршрутиране в рамките на три часа, пътникът следва да има право да организира своето премаршрутиране при сравними транспортни условия, за да достигне своя краен пункт на пристигане без по-нататъшно забавяне. Пътникът обаче следва да запази правото си на премаршрутиране от оперираща въздушен превозвач, докато не информира оперираща въздушен превозвач за решението си да организира собственото си премаршрутиране. Когато организират премаршрутирането си, пътниците ограничават разходите до такива, които са необходими, разумни и подходящи. **[Изм. 30]**

(31б) Помощта може да бъде ограничена или отказана, ако предоставянето ѝ само по себе си би довело до допълнително закъснение за пътниците, чакащи закъснял полет или премаршрутиране. Ако даден полет закъснее късно вечерта, но може да се очаква, че ще излети в рамките на кратък период от време, и ако изпращането на пътници до хотелите и връщането им на летището през нощта може да предизвика много по-голямо закъснение, въздушният превозвач следва да има право да откаже да осигури настаняване в хотел и съответните трансфери. Също така, ако въздушен превозвач се готви да предостави храна и напитки, но е информиран, че полетът е готов за качване на борда, следва да му бъде позволено да откаже да предостави тази помощ. Освен в тези случаи, това ограничение следва да се прилага само в много изключителни случаи, тъй като следва да се положат всички усилия за намаляване на неудобствата, понасяни от пътниците. **[Изм. 31]**

(32) Въздушните превозвачи следва да предлагат помощ на пътниците от времето на излитане по разписание до заминаването на техния полет ~~или алтернативен транспорт~~. Понастоящем въздушните превозвачи носят неограничена отговорност за настаняване на пътниците в на извънредни обстоятелства с голяма продължителност. ~~Тази несигурност, свързана с липсата на предвидимо ограничение във времето, може да застраши финансовата стабилност на превозвача със съответните отрицателни последици за пътниците по отношение на свързаността.~~ Поради това въздушният превозвач следва да е в състояние да ограничи предоставянето на ***грижа по отношение на продължителността на*** настаняване***, и – в случаите, когато пътниците сами уреждат настаняването си – по отношение на разходите и грижата,*** до три нощи. Освен това изготвянето на планове за действие в извънредни ситуации и бързото премаршрутиране следва да намалят риска от блокиране на пътниците за дълъг период от време. **[Изм. 32]**

(33) Пътниците със специфични нужди, като например лица с увреждания, лица с намалена подвижност, непридружени деца, бебета, бременни жени и лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, например с тежка форма на диабет или епилепсия, може да изискват специално внимание от страна на оперираща въздушен превозвач. По-специално може да се окаже по-трудно да се организира настаняване при възникване на проблеми с полета. Следователно за тези категории пътници ***в никакъв случай*** не следва да се прилагат никакви ограничения на правото на настаняване в случаи на извънредни обстоятелства~~, при условие че те са информирали своевременно оперираща въздушен превозвач~~. **[Изм. 33]**

(33а) Доставчиците на услуги следва да гарантират, че лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност имат право по всяко време да използват безплатно във въздухоплавателното средство дихателни апарати, преминали проверка за безопасност. Комисията следва да изработи списък на одобрено оборудване за медицински кислород в сътрудничество със сектора и организации, представляващи лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, като надлежно се вземат предвид изискванията за безопасност. **[Изм. 34]**

(34) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирали въздушен транспорт като част от пакетно пътуване. Настоящият регламент за изменение има за цел да подобри допълнително съгласуваността между Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета[22] и Регламент (ЕО) № 261/2004. Във връзка с това ~~на~~ пътниците ~~не~~ следва да ~~бъде позволено да натрупват съответните права, по-специално съгласно~~***могат да избират въз основа на кой от двата правни акта да подават исковете си и по целесъобразност да подават искове въз основа на*** двата правни акта. ***Пътник, който е резервирал въздушен транспорт като част от пакет, следва да може да подаде иск въз основа и на двата правни акта, когато например той е получил обезщетение от въздушния превозвач за закъснял полет, но има право на намаление на цената или обезщетение, което да бъде предоставено от организатора за конкретни услуги, като нощувка в хотел, храна, екскурзия или други събития, пропуснати вследствие на закъснелия полет.***

---

22 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).

На пътниците обаче не следва да се позволява да натрупват права, доколкото съответното обезщетение или намаление на цената, предоставени съгласно двата акта, защитават един и същ интерес или имат една и съща цел. Ако пътниците подадат иск до въздушния превозвач, последният следва да изплати пълния размер на обезщетението, дължимо съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004. Ако пътниците подадат иск съгласно Директива (ЕС) 2015/2302, обезщетението, изплатено от въздушния превозвач, следва да бъде приспаднато от плащанията, дължими съгласно Директива (ЕС) 2015/2302, доколкото основните права защитават същия интерес или имат същата цел. **[Изм. 35]**

(35) Настоящите равнища на закъснения и отменени полети в Съюза не се дължат единствено на въздушните превозвачи. С цел стимулиране на всички участници във веригата на въздухоплаването да търсят ефикасни и навременни решения за намаляване до минимум на неудобствата, които закъсненията и отменените полети причиняват на пътниците, правото на въздушните превозвачи на регресен иск срещу трети страни, които са допринесли за събитието, от което възниква задължението за обезщетяване или други задължения, не следва да бъде ограничавано с Регламент (ЕО) № 261/2004.

(36) В решението си по дело C-502/18 (CS and Others v České aerolinie a.s)[23] във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема Съдът приема, че в случай на свързващи полети, попадащи в обхвата на посочения регламент , всеки оперираш въздушен превозвач, който участва в изпълнението на поне един от тези свързващи полети, е длъжен да обезщети пътника съгласно посочения регламент, независимо дали е имало проблеми с полета, който този въздушен превозвач е извършил, или не. Въпреки че в Регламент (ЕО) № 261/2004 се предвижда, че оперираците превозвачи, изпълняващи задължения по него, могат да потърсят обезщетение от трета страна, проучването показа слаба ефективност на правото на регресен иск, предвидено в посочения регламент. В резултат на това въздушните превозвачи от Съюза понасят несъразмерна финансова тежест в сравнение с въздушните превозвачи от трети държави. С цел да се възстанови конкурентоспособността на въздушните превозвачи от Съюза в съответствие с препоръките в доклада, озаглавен „Доклад за бъдещето на европейската конкурентоспособност“ от с септември 2024 г. („доклада на Драги“) и да се запази свързаността в дългосрочен план, преразглеждането на Регламент (ЕС) № 261/2004 следва да ограничи отговорността на въздушния превозвач до полетите, които той извършва като оперираш въздушен превозвач. **[Изм. 36]**

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

(37) Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета[24] изисква от предприемача за въздушен превоз да информира пътника за самоличността на опериращия въздушен превозвач, а Директива 93/13/ЕИО на Съвета[25] изисква от продавача или доставчика да предоставя информация на потребителя относно клаузите и условията на договора. Пътниците следва информирани по-подробно за техните права в случаи на проблем с полета и също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за проблема веднага след като информацията е налична. Тази информация следва да се предоставя и когато пътникът е закупил билета чрез посредник, установен в Съюза. Тази информация следва да се предоставя ***от въздушния превозвач и когато пътникът е закупил билета чрез посредник, установен в Съюза. Тази информация следва да се предоставя*** най-малко от въздушния превозвач или от посредника в достъпен формат и когато е целесъобразно, чрез т.нар. „насочени известия“ от мобилни приложения или други цифрови средства. **[Изм. 37]**

---

24 Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 344, 27/12/2005 г., стр. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

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

~~(38) За да се гарантира по-добро прилагане по отношение на правата на пътниците, националните правоприлагащи органи следва да наблюдават прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 и да вземат решения относно подходящи санкции, за да стимулират спазването на посочения регламент.~~ **[Изм. 38]**

(38а) В Специален доклад 15/2021 на Европейската сметна палата се стига до заключението, че националните правоприлагащи органи нямат добра представа за спазването на правата на пътниците от страна на операторите. В своите оценки Комисията също така стигна до заключението, че цялостният подход на националните правоприлагащи органи към мониторинга на прилагането на регламентите се различава значително: някои национални правоприлагащи органи обикновено са много проактивни, а други изглежда реагират само на получени жалби. За да се преодолеят тези недостатъци и да се гарантира по-добро прилагане на правата на пътниците, механизмите за правоприлагане следва да бъдат засилени чрез предоставяне на независимост на националните правоприлагащи органи, създаване на механизъм за трансгранично сътрудничество, разширяване на техните правомощия за получаване на информация от превозвачите и прилагане на по-ефективен режим на санкции. **[Изм. 39]**

(39) За да се гарантира по-добро прилагане по отношение на правата на пътниците, държавите членки следва гарантират, че потребителите имат достъп до механизми за извънсъдебно разрешаване на спорове, след като тези потребители неуспешно са подали жалба или искане до въздушния превозвач или посредника. ~~Тези механизми не следва да засягат правото на държавите членки да определят дали~~ Участието на въздушните превозвачи ~~или~~***и*** посредниците***, попадащи в обхвата на настоящия регламент, в процедурите за алтернативно разрешаване на спорове*** следва да бъде задължително ***и решенията, взети въз основа на тези процедури, следва да бъдат обвързващи***. **[Изм. 40]**

(39а) Тъй като търговската авиация е интегриран пазар на Съюза, мерките за гарантиране на осигуряване на изпълнението на настоящия регламент следва да бъдат по-ефективни на равнището на Съюза със засилено участие на Комисията. По-конкретно, Комисията следва да повиши обществената осведоменост относно спазването от въздушните превозвачи на изискванията, свързани с правата на пътниците, като публикува списък на превозвачите, които системно не спазват изискванията на настоящия регламент. **[Изм. 41]**

(40) Когато пътниците изберат да им бъдат възстановени разходите, вместо премаршрутиране, те следва своевременно да получат автоматично възстановяване на разходите, без задължение да подават специално искане.

(41) Пътниците следва да бъдат адекватно информирани от въздушния превозвач или посредника относно съответните процедури за подаване на искания за обезщетение и жалби до въздушни превозвачи или посредници и следва да получат своевременен отговор от въздушните превозвачи или посредниците. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, сроковете за отговор могат да бъдат удължени.

(42) Пътниците следва също така да имат възможност да отнесат индивидуални спорове пред орган или органи, отговарящи за извънсъдебно разрешаване на спорове, след отправена жалба до въздушния превозвач. Въпреки това, тъй като правото на ефективни правни средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да предотвратяват, нито да затрудняват достъпа на пътниците до съд.

(43) За да се даде възможност на пътниците да упражняват правата си по отношение на искания, жалби и индивидуални спорове, пътниците следва да могат да подават пряко и лично заявление до въздушните превозвачи, посредниците или съответните органи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 по ясен и достъпен начин.

(44) Като се има предвид Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания[26] и за да се гарантира, че повредата, унищожаването или загубата на оборудване за придвижване или нараняването или смъртта на признати кучета придружители се обезщетява в пълен размер на стойността за замяна, въздушните превозвачи следва да предлагат на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1107/2006, възможността да подадат специална безплатна декларация за интерес, която съгласно Конвенцията от Монреал им позволява да поискат пълно обезщетение ***за загуба или повреда***. ***Въздушните превозвачи следва да уведомяват пътниците за тази декларация и за свързаните с нея права всеки път, когато се прави резервация на билети.*** **[Изм. 42]**

(45) Лицето с увреждания и лицето с намалена подвижност следва да има право незабавно да получи от въздушните превозвачи необходимата временна замяна на транспортираното като регистриран багаж оборудване за придвижване, в случай на загуба, унищожаване или повреда. Тъй като признатите кучета придружители не могат да бъдат лесно заменени, следва да се предоставят други временни решения в случай на тяхната загуба, смърт или нараняване.

---

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

(46) ~~Понякога за пътниците не е ясно какъв багаж могат да вземат на борда на самолета относно размерите, теглото и броя на единиците багаж, позволен за взимане на борда. С цел да се~~***Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да*** гарантира~~, че~~ ***целта си за повишаване на стандартите за защита и информиране на*** пътниците ~~са напълно наясно относно допустимия багаж, включен в техния билет, както за нерегистрирания, така и за регистрирания багаж,~~***, укрепване на техните права и гарантиране, че*** въздушните превозвачи ~~следва ясно да посочат тази информация при резервацията и на летището. За да се осигури достатъчен личен комфорт по време на пътуването, и както е признато~~***работят при хармонизирани условия, включително по отношение на размерите на ръчния багаж. В съответствие*** с решението на Съда по дело C-487/12 (Vueling Airlines SA/ срещу Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia ***Vueling***)[27]~~, на пътниците~~***21 ръчният багаж (т.е. багаж, който не е регистриран)*** следва да ~~бъде разрешено да вземат безплатно в пътническия салон лични вещи, представляващи~~ ***се счита за „***необходим аспект ~~от техния превоз~~***“ на превоза на пътници***, при условие че ~~тези лични вещи отговарят на приложимите~~***този багаж отговаря на „разумни*** изисквания ~~за безопасност и сигурност и са съобразени с разумните изисквания~~“ по отношение на теглото и размерите~~. Под лични вещи, представляващи необходим аспект от превоза на~~ ***си, и поради това превозът му не следва да подлежи на доплащане. Авиокомпаниите следва също така да уведомяват ясно*** пътниците~~, се разбират вещи, които са от съществено значение по време на пътуването и могат да включват паспорти и други документи за пътуване, основни лекарства, лични устройства и материали за четене, както и храни и напитки, съответстващи на продължителността на полета~~ ***за размерите на ръчния багаж***. **[Изм. 43]**

---

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

(46a) Следва да се осигури по-голяма яснота в случаите, когато лична вещ или ръчен багаж са забравени или изгубени в пътническия салон на въздухоплавателното средство, за да се улесни обработката на такива искания, като се гарантира рационализиран процес и се предотврати всяка допълнителна тежест или проблем с комуникацията за пътниците. **[Изм. 44]**

(47) ~~Пътниците следва да бъдат информирани при резервацията в ясен и достъпен формат за максималните размери и тегло на багажа, който могат да носят със себе си в пътническия салон. Без да се засяга принципът на свобода на ценообразуването, въздушните превозвачи следва да определят разумна политика по отношение на размерите на ръчния багаж, която да позволява на пътниците да вземат ръчен багаж в пътническия салон, при условие че той отговаря на приложимите изисквания за безопасност и сигурност. Предвид различията в политиките на въздушните превозвачи е целесъобразно при прегледа на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета[28] да се направи оценка на възможността за установяване на единни минимални правила за ръчния багаж.~~ **[Изм. 45]**

---

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

(48) Музикалните инструменти могат да имат огромна парична, художествена и историческа стойност. Освен това музикалните инструменти са инструменти, свързани с професионалната дейност на музикантите, с които те редовно репетират и изнасят концерти и които не могат лесно да бъдат заменени. Поради това пътниците следва да имат право да носят в пътническия салон музикални инструменти на своя собствена отговорност, при условие че тези инструменти съответстват на правилата за капацитет, безопасност и сигурност и политиката на въздушния превозвач за максимално допустим багаж. ***За да се позволи на съответните пътници да преценят дали техният музикален инструмент може да се съхранява в пътническия салон, въздушните превозвачи следва да ги информират за размера на съоръженията за съхранение.*** Когато са изпълнени изискванията за капацитет, безопасност и сигурност, въздушният превозвач следва да се стреми да позволи на пътниците да превозват музикални инструменти на допълнителни места, при условие че заплащат съответните тарифи. Когато това не е възможно, музикалните инструменти следва по възможност да се превозват при подходящи условия в багажното отделение на въздухоплавателното средство. Поради това Регламент (ЕО) № 2027/97 следва да бъде съответно изменен. **[Изм. 46]**

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

(50) Член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета вече не е актуален, тъй като въпросите, свързани със застраховането, понастоящем се уреждат от Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета[29]. Поради това той следва да бъде заличен.

---

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

(51) ~~Необходимо е въздушните превозвачи редовно да изменят паричните граници, посочени в приложението към Регламент (ЕО) № 2027/97, с оглед отчитане на икономическото развитие, в съответствие с прегледа, извършван от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.~~ **[Изм. 47]**

(52) В доклада на Драги се подчертават решаващата роля на транспорта за конкурентоспособността на Съюза. В него се посочва и рискът от пренасочване на дейността от транспортните центрове в Съюза към тези в съседните на Съюза държави, произтичащ от асиметричните разпоредби. Регламент (ЕО) № 261/2004се прилага по отношение на пътници, заминаващи от летище, разположено в трета държава, към летище, разположено на територията на държава членка, в която се прилага Договорът, само ако оперирящият въздушен превозвач по съответния полет е въздушен превозвач от Съюза. ***Тези констатации са в подкрепа на решението на законодателя на Съюза да преразгледа обхвата на настоящия***~~В срок от три години от датата на прилагане на Регламент (ЕО) № 261/2004 Комисията следва да оцени доколко е осъществимо да бъде преразгледан обхватът на посочения~~ регламент с оглед на по-нататъшното подобряване на равнището на защита на пътниците и еднаквите условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави. **[Изм. 48]**

(53) ~~В контекста на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 следва да се разгледа възможността за механизъм за~~***Финансовата*** защита на пътниците в случай на несъстоятелност на въздушния превозвач ***е ключов елемент от един ефективен режим относно правата на пътниците***. ***За да се засили защитата на пътниците във въздушния транспорт в случай на отмяна на полети поради несъстоятелност на въздушния превозвач или прекратяване на дейността му поради отнемане на оперативния му лиценз, въздушните превозвачи следва да бъдат задължени да предоставят достатъчно гаранции за възстановяване на разходите на пътниците или за тяхното репатриране.*** **[Изм. 49]**

(53а) Създаването на гаранционен фонд или система за задължително застраховане следва например да даде възможност на въздушните превозвачи да гарантират възстановяването на разходите на пътниците или тяхното репатриране след отмяна на полет поради несъстоятелност на въздушен превозвач или прекратяване на дейността му поради отнемане на оперативния му лиценз. **[Изм. 50]**

(54) ~~Гренландия е изложена на особено тежки метеорологични условия и се характеризира с много ниска гъстота на населението и отдалеченост на населените места. За да се осигури свързаност и да се запази наличността на полетите в рамките на Гренландия, тези полети не следва да бъдат обхванати от задълженията относно обезщетенията, включително когато са свързващи полети, с излитане или пристигане на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите.~~ **[Изм. 51]**

(55) ~~Регламент (ЕО) № 261/2004не следва да засяга статута и суверенитета на Гибралтарския провлак, в който се намира летището на Гибралтар, нито правната позиция на Кралство Испания в това отношение. Като се вземат предвид настоящите обстоятелства и с цел да се осигури правна сигурност, следва да се уточни, че правилата в Регламент (ЕО) № 261/2004следва да се прилагат за летището на Гибралтар едва когато, след уреждане на спора между Кралство Испания и Обединеното кралство, Кралство Испания е в състояние да упражнява ефективен контрол върху летището на Гибралтар и да гарантира прилагането на установените в Регламент (ЕО) № 261/2004правила по отношение на това летище, като уведомлението уреждането на спора се публикува в Официален вестник на Европейския съюз.~~ **[Изм. 52]**

(55а) Настоящият регламент зачита основните права и спазва принципите, признати по-специално в Хартата на основните права на Европейския съюз, особено защитата на потребителите, правото на защита на личните данни, забраната на всякаква форма на дискриминация и интеграцията на хората с увреждания, правото на ефективни правни средства за защита и на справедлив съдебен процес. **[Изм. 53]**

(55б) За да се подобри защитата на пътниците във въздушния транспорт извън границите на Съюза, тези права следва да бъдат разгледани и в рамките на двустранни и международни споразумения. **[Изм. 54]**

(55в) Специфичните съоръжения за пътници с тежки увреждания, имащи нужда от съоръжения за преобличане и тоалетна (така наречените „съблекални“), следва да се предоставят безплатно за пътниците на всички летища в Съюза с годишен трафик от над един милион пътници. **[Изм. 55]**

(56) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно защита на правата на пътниците във въздушния транспорт по справедлив и балансиран начин, гарантиране на конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването на Съюза и поддържане на свързаността за пътниците в дългосрочен план, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата му могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 261/2004се изменя, както следва:

1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет

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

а) им е отказан достъп на борда;

б) техният полет е отменен, закъснял или реорганизиран;

в) са изпуснали свързващ полет;

г) са настанени на място в по-висока или по-ниска класа.“

2) Член 2 се изменя, както следва:

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

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

б) „въздушен превозвач от Съюза“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета*;

в) „управляващ летището орган“ означава орган, който в зависимост от случая, в съчетание или не с други дейности, по силата на националното законодателство, нормативна уредба или договори има за цел да администрира и управлява инфраструктурите на летище или летищна мрежа, както и да координира и контролира дейностите на различните оператори, представени на съответното летище или летищна мрежа; **[Изм. 56]**

г) „организатор“ означава лице по смисъла на член 3, точка 8 от Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета**;

д) „туристически пакет“ означава комбинация от пътнически услуги съгласно определението в член 3, точка 2, от Директива (ЕС) 2015/2302;

е) „билет“ означава валидно доказателство, независимо от неговата форма, за наличие на договор за въздушен транспорт;

еа) „стойност на самолетния билет“ означава крайната цена, която трябва да бъде платена в края на процеса на резервация и която включва въздухоплавателната тарифа и всички приложими данъци, такси, допълнителни такси и възнаграждения, платени за всички незадължителни и задължителни услуги, включени в билета, с изключение на посредническите такси, независимо дали тези допълнителни такси и възнаграждения са били платени заедно с тарифите за транспортната услуга или отделно на по-късен етап; **[Изм. 57]**

еб) „резервация“ означава фактът, че пътникът има билет или друго доказателство, което показва, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или организатора; **[Изм. 58]**

---

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

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

б) ~~буква ж) се заличава;~~ **[Изм. 59]**

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

„з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на полета или на последния свързващ полет при пътуване;

и) „лице с увреждания“ и „лице с намалена подвижност“ означават лице, ~~което има постоянно или временно физическо, психично, умствено или сетивно увреждане, което при взаимодействие с различни пречки може да му попречи да използва пълноценно и ефективно транспорта наравно с другите пътници, или~~ чиято мобилност при използване на транспорт е намалена поради ~~възрастта~~***някакво физическо увреждане (сензорно или опорно-двигателно, трайно или временно), умствено увреждане или дефект или всяка друга причина за увреждане, или възраст, чието състояние изисква съответното внимание и приспособяване на обслужването, което се предоставя на всички пътници, към специфичните нужди на такова лице***; **[Изм. 60]**

й) „отказан достъп на борда“ означава отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се явили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 4, параграф 1, или предварително информиране на пътници за това, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля~~, без да се засягат случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността, сигурността, или неподходящи документи за пътуване;~~**; [Изм. 61]**

к) „доброволец“ означава пътник, който се е представил за качване на борда съгласно условията, изложени в член 4, параграф 1, и реагира положително на призива на въздушния превозвач за пътници, готови да не се качат на борда на въздухоплавателното средство за техния полет в замяна на определени облаги;

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

i) въздухоплавателното средство е излетяло, но по каквато и да е причина е било пренасочено към летище, различно от посоченото в билета летище на пристигане, или въздухоплавателното средство е било върнато на летището на заминаване, и не е могло да продължи към посоченото в билета летище на пристигане; ~~, освен ако действителното летище на пристигане и посоченото в билета летище на пристигане не обслужват същия град, същата агломерация или същия регион и въздушният превозвач не е осигурил на пътника превоз до посоченото в билета летище на пристигане, или~~***или***
[Изм. 62]

ii) на пътник е издаден билет за полет и часът на заминаване, посочен на билета на пътника, е изтеглен за по-рано с повече от един час~~, освен ако времето за регистрация и качване на борда остават непроменени или ако пътникът не е взел реорганизирания полет~~.“;
[Изм. 63]

г) добавят се следните букви:

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

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

о) „закъснение при пристигане“ означава разликата във времето между часа на пристигане, посочен в билета на пътника, и действителния час на пристигане на полета; ***полет, при който въздухоплавателното средство е излетяло, но впоследствие е било принудено да се завърне на отправното летище и е излетяло отново в по-късен час, се счита за закъснял при пристигане;*** **[Изм. 64]**

п) „класа на пътуване“ означава част от пътническия салон на въздухоплавателното средство, която се характеризира ***или със специфичен код, посочен в договора за въздушен транспорт, или с комбинация от***~~є~~ различни седалки, различна конфигурация на седалките ~~или всяка друга разлика~~***и други разлики*** спрямо услугата, която се предоставя на пътниците в други части на пътническия салон***, например специфична храна***; **[Изм. 65]**

р) „договор за въздушен транспорт“ означава договор за превоз, сключен между въздушен превозвач или негов упълномощен представител и пътник ***или пътници*** за осигуряване на един или повече полети; **[Изм. 66]**

~~с) „извънредни обстоятелства“ означава обстоятелства, които поради своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол, като тези в неизчерпателния списък на извънредни обстоятелства, предвиден в точка 1 от приложението, но се изключват обстоятелствата в неизчерпателния списък на извънредни обстоятелства, предвиден в точка 2 от приложението;~~ **[Изм. 67]**

т) „полет“ означава въздушнотранспортна операция, извършвана от едно-единствено въздухоплавателно средство между две летища, посочени на билета, чрез предварително определени маршрут, разписание и единен идентификационен номер, без да се вземат предвид евентуални междинни спирания единствено за технически и оперативни цели;

у) „свързващ полет“ означава полет ***съгласно един-единствен договор за превоз или една-единствена резервация, или и двете***, който като част от пътуването е предназначен да даде на пътника възможността да замине от първоначалния пункт на заминаване и да достигне до пункт за прехвърляне, за да замине с друг полет, или който е предназначен да даде на пътника възможността да замине от пункт за прехвърляне**,** за да даде на пътника възможността да достигне друг пункт крайния пункт на пристигане; **[Изм. 68]**

ф) „междинно кацане“ означава умишлено прекъсване на пътуването съгласно един единствен договор за въздушен транспорт за период от време, по-дълъг от необходимия за директен транзит или, при смяна на полети, за период, който обикновено продължава до часа на заминаване на следващия свързващ полет и който в изключителни случаи включва пренощуване;

х) „пътуване“ означава полет или свързващи полети за превоз на пътници от първоначалния пункт на заминаване до крайния пункт на пристигане в съответствие с един единствен договор за въздушен транспорт, като полетът на отиване и полетът на връщане са отделни пътувания;

ц) „час на заминаване“ означава времето, когато въздухоплавателното средство напуска самолетната стоянка за заминаване чрез изтласкване или на собствен ход (извънблоково време);

ч) „час на пристигане“ означава времето, когато въздухоплавателното средство достига самолетната стоянка за пристигане и спирачката за паркиране е включена (блоково време);

ш) „забавяне на пистата“ означава периодът от време над 30 минути, през което при заминаване въздухоплавателното средство остава на земята между момента на затваряне на неговите врати и часа на излитането му, а при пристигане — периодът от време над 30 минути между момента на приземяване на въздухоплавателното средство и момента на отваряне на неговите врати;

щ) „нощ“ означава периода между полунощ и 06,00 ч.;

ща) „дете“ означава лице на възраст под 14 години, считано от датата на заминаване на полета или първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт;

щаа) „непридружено дете“ означава дете, което пътува без възрастен придружител и за което въздушният превозвач е поел отговорност за полагане на грижа в съответствие с публикуваните правила; **[Изм. 69]**

щб) „бебе“ означава лице на възраст под две години, считано от датата на заминаване на полета или първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт;

щв) „траен носител“ означава всеки инструмент, който дава възможност на пътника да съхранява информация така, че тя да е достъпна за бъдещи справки за период от време, достатъчен за целите на информацията, и който позволява непроменената възпроизвеждане на съхранената информация;

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

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

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

***щеа) „лична вещ“ означава единица нерегистриран багаж, която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност и е с максимални размери 40x30x15cm или отговаря на условието да се побира под седалката пред седалката на въпросния пътник;* [Изм. 70]**

щб) „ръчен багаж“ означава единица нерегистриран багаж, която не е лична вещ и която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност.
[Изм. 71]

---

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

3) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която се прилагат Договорите;

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

[Изм. 72]

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

   а) имат билет за съответния полет; или

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

~~3. Настоящият регламент не се прилага за пътници, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти. Въпреки това той се прилага за пътници с билети, издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на друга търговска програма, от въздушен превозвач или посредник.~~ **[Изм. 73]**

4. Без да се засяга член 8, параграф 2, буква г), настоящият регламент се прилага само за пътници, транспортирани с моторизирано въздухоплавателно средство с постоянна геометрия на крилото.

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

6. Без да се засяга член 12 от настоящия регламент, настоящият регламент се прилага и за пътници, транспортирани в съответствие с условията на договор за пакетно туристическо пътуване, съгласно определението в член 3, точка 3 от Директива (ЕС) 2015/2302, освен ако договорът за пакетно туристическо пътуване не е прекратен или изпълнението му не е засегнато по причини, различни от проблем със съответния полет.

~~7. Член 7 от настоящия регламент не се прилага, ако проблемът възникне при свързващ полет, който заминава от летище в Гренландия и пристига на летище в Гренландия.~~ **[Изм. 74]**

~~8. Настоящият регламент не засяга правната позиция на Кралство Испания по отношение на територията на Гибралтар, както и провлака и изграденото на него летище.~~ **[Изм. 75]**

~~Регламентът се прилага за летище Гибралтар, когато след уреждане на спора с Обединеното кралство, Кралство Испания е в състояние да упражнява ефективен контрол върху посоченото летище и да гарантира прилагането на настоящия регламент, по отношение на това летище. Кралство Испания уведомява Комисията, когато тези условия са изпълнени, и Комисията публикува известие относно уреждането на спора в Официален вестник на Европейския съюз. Настоящият регламент се прилага за това летище от първия ден на месеца, следващ датата на публикуване на посоченото известие в Официален вестник на Европейския съюз.“~~ **[Изм. 76]**

4) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Отказан достъп на борда

1. Настоящият член се прилага за пътници, които се явят за качване на борда на изхода, след извършена регистрация онлайн или регистрация на летището, както е предвидено и в часа, посочен предварително и в писмена форма (включително по електронен път) от оперираща въздушен превозвач или от посредника, или ако не е посочен час на качване на борда, не по-късно от 45 минути преди часа на заминаване, посочен на билета на пътника. Настоящият член се прилага и за пътници, които не се явят за качване на борда, когато са били предварително информирани, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля.

2. Когато оперираш въздушен превозвач по разумни причини очаква да откаже достъп на борда, той незабавно информира съответните пътници. Същевременно оперираща въздушен превозвач посочва на съответните пътници техните конкретни права, приложими по случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на правото за възстановяване на разходи ~~или~~***,*** премаршрутиране и ~~съгласно член~~ ~~8~~***обезщетение*** и правото за помощ съгласно ~~член~~ ~~9~~***настоящия регламент***. **[Изм. 77]**

Опериращият въздушен превозвач отправя призив за доброволци при условия, договорени между всеки доброволец и опериращия въздушен превозвач***. Въздушният превозвач информира доброволците за техните права в съответствие с настоящия регламент***. ~~Това споразумение~~ ***Споразумението*** с всеки доброволец относно предоставяните облаги замества правото на доброволеца на обезщетение, посочено в член 7, параграф 1, само ако доброволецът го одобри изрично с подписан документ или по какъвто и да е електронен път на траен носител. При липса на такова одобрение доброволецът ***незабавно*** получава обезщетение в съответствие с член 7, параграф 1 от опериращия въздушен превозвач, който отказва достъп на борда~~, без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказа на достъп на борда~~. **[Изм. 78]**

3. Ако броят на явилите се доброволци не е достатъчен, за да могат останалите пътници с билети да се качат на борда, тогава оперирашият въздушен превозвач може да откаже достъп на борда на пътници против тяхната воля с изключение на пътниците, посочени в член 11.

4. Оперирашият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, незабавно посочва на съответните пътници информацията относно разглеждането на жалби съгласно членове 15а и 16а.

   Оперирашият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, предлага без неоправдано забавяне на съответните пътници по ясен начин избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8. Чрез дерогация от член 8, параграф 1, буква а), когато пътниците, на които е отказан достъп на борда, имат право на възстановяване на разходите, възстановяването се извършва ~~без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказания достъп на борда~~***незабавно***.
   [Изм. 79]

Оперирaщият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, предлага на съответните пътници помощ в съответствие с член 9. Чрез дерогация от член 9, параграф 1, буква а), незабавно се предоставят напитки и леки закуски.

Оперирaщият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда на пътници против тяхната воля, ***незабавно*** обезщетява съответните пътници в съответствие с член 7, параграф 1 ~~без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказа на достъп на борда~~. **[Изм. 80]**

~~5. Параграфи 3 и 4 се прилагат и за обратни полети, когато на пътника е отказан достъп на борда на основание, че той не е използвал полет на отиване в обхвата на същия договор за въздушен транспорт.~~ **[Изм. 81]**

5а. На пътника не се отказва достъп на борда на връщане, включително при пътуване, състоящо се от няколко полета, на основание, че той не е използвал полета на отиване от двупосочен билет или не е платил допълнителна такса за тази цел. Ако на такова основание на пътниците се откаже достъп на борда против тяхната воля, се прилага настоящият член. Освен това оперирaщият въздушен превозвач незабавно обезщетява съответните пътници в съответствие с член 7 и им предоставя необходимата помощ в съответствие с членове 8 и 9.“ **[Изм. 82]**

6. ~~Когато пътникът или посредник поиска коригиране на правописна грешка във фамилията или името (имената) на един или на няколко пътници или при административна промяна на тези имена, оперирящият въздушен превозвач извършва корекцията или изменението поне веднъж до 48 часа преди заминаването без допълнителни такси за пътника или посредника.“~~ **[Изм. 83]**

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5
Отмяна

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

Оперирaщият въздушен превозвач ~~посочва на~~***информира*** съответните пътници ~~без неоправдано забавяне~~***по електронен път за*** причините за отмяната~~. Пътниците имат право при поискване да получат в писмен вид изложение на причините за отмяната. Оперирaщият въздушен превозвач предоставя тази~~ ***веднага щом такава*** информация ~~по ясен начин в срок от седем календарни дни от подаването на искането~~***е на разположение и във всеки случай не по-късно от 30 минути след часа на заминаване по разписание***. **[Изм. 84]**

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

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

4. Пътниците имат право да получат обезщетение от опериращия въздушен превозвач по отменения полет в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато изберат възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в), ***и/***или когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо ~~праговете, определени~~***прага, определен*** в член 7, параграф 2, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б). За тази цел въздушният превозвач систематично предоставя на пътника предварително попълнен формуляр в достъпен формат и на траен носител ***в съответствие с член 16аа от Регламент [2023/0437(COD)] за прилагането на правата на пътниците в Съюза***. Въздушният превозвач предоставя отговор в срока, предвиден в член 7, параграф 5. **[Изм. 85]**

5. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е била причинена от извънредни обстоятелства и не е могла да бъде избегната дори ако въздушният превозвач е бил взел всички разумни мерки. Позоваване на такива извънредни обстоятелства може да се прави само доколкото те засягат съответния полет или ~~поне един от трите предходни полета в ротацията, планирана за изпълнение~~***предходния полет, изпълняван*** от същото въздухоплавателно средство, и при условие че съществува пряка причинно-следствена връзка между настъпването на въпросното обстоятелство и отмяната на полета. Тежестта на доказване относно наличието на тази пряка причинно-следствена връзка се носи от опериращия въздушен превозвач. ***Ако въздушният превозвач не представи доказателства в писмена форма за съществуването на извънредни обстоятелства, той заплаща обезщетението, посочено в член 7.*** **[Изм. 86]**

6. Правото на получаване на помощ съгласно параграф 3 и на обезщетение съгласно параграф 4 не е приложимо, ако пътниците са били информирани за отмяната най-малко 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника. Тежестта на доказване във връзка с въпросите относно извършването и времето на извършване на информирането на пътника за отмяната на полета се носи от оперирващия въздушен превозвач.

6а. Отмяната на полет поради неплатежоспособност, несъстоятелност, спиране или прекратяване на дейността на въздушен превозвач предоставя на блокираните пътници правото на възстановяване на разходите, на обратен полет до мястото на излитане или на премаршрутиране, както и правото на грижа, съгласно предвиденото в членове 8 и 9 от настоящия регламент. По същия начин пътниците във въздушния транспорт, които все още не са започнали своето пътуване, имат право на възстановяване на разходите. Въздушните превозвачи доказват, че са предприели всички необходими мерки, например сключване на застраховка или създаване на гаранционен фонд, за да гарантират грижите, възстановяването на разходите или премаршрутирането на блокираните пътници, когато е приложимо. Тези права се прилагат за всички засегнати пътници независимо от тяхното място на пребиваване, от мястото на заминаване или от мястото на продажбата на билета.“ **[Изм. 87]**

6) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Закъснение

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

Оперирaщият въздушен превозвач ~~без неоправдано забавяне~~ посочва на съответните пътници причините за закъснението на полета ***веднага щом такава информация е на разположение и във всеки случай не по-късно от 30 минути след часа на заминаване по разписание***. Пътниците имат право при поискване да получат в писмен вид изложение на причините за закъснението при пристигане. Оперирaщият въздушен превозвач по закъснелия полет ~~предоставя тази информация по ясен начин~~***изпраща на пътниците предварително попълнения общ формуляр*** в срок от ~~7 календарни дни от подаването на искането~~***48 часа след проблем с пътуването за целите на възстановяването на разходите и изплащането на обезщетението в съответствие с член 6в***. **[Изм. 88]**

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

3. Когато закъснението достигне ~~праговете, предвидени~~***прага, предвиден*** в член 7, параграф 2, изчислени след часа на заминаване, посочен в билета на пътника, оперирящият въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8. **[Изм. 89]**

3а. Пътниците имат право на обезщетение от оперирящия превозвач в съответствие с член 7, когато заминават не повече от един час преди началото на полета по разписание и достигат своя краен пункт на пристигане със закъснение от 2 часа или повече след времето за пристигане по разписание, при условие че общото време, загубено от пътника преди заминаването и след закъснението при пристигането, е равно на прага, определен в член 7, параграф 2, или го надвишава. **[Изм. 90]**

4. Пътниците имат право ~~при поискване~~ да получат обезщетение от оперирящия въздушен превозвач по закъснелия полет в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо ~~праговете, предвидени~~***прага, предвиден*** в член 7, параграф 2. ***За тази цел оперирящият въздушен превозвач систематично предоставя на пътника в срок от 48 часа след закъснението предварително попълнен формуляр в съответствие с член 16аа от Регламент [2023/0437(COD)] за прилагането на правата на пътниците в Съюза.*** **[Изм. 91]**

ътниците имат право ~~при поискване~~ да получат обезщетение от оперирашия въздушен превозвач по закъснелия полет в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато изберат възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в), или когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо ~~праговете, предвидени~~***прага, предвиден*** в член 7, параграф 2, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б). **[Изм. 92]**

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

   Правото на получаване на помощ съгласно параграф 1 и на обезщетение съгласно параграф 2 не е приложимо, ако пътникът е бил информиран за такава промяна най-малко 14 календарни дни преди часа на заминаване, посочен на билета на пътника. Тежестта на доказване във връзка с това дали и кога пътникът е бил информиран за промяната на часа се носи от оперирашия въздушен превозвач.

6. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че закъснението при пристигане е било причинено от извънредни обстоятелства и закъснението не е могло да бъде избегнато дори ако въздушният превозвач е бил взел всички разумни мерки. Позоваване на такива извънредни обстоятелства може да се прави само доколкото те засягат съответния полет или поне ~~един от трите предходни полета в ротацията, планирана за изпълнение~~***предходния полет, изпълняван*** от същото въздухоплавателно средство, и при условие че съществува пряка причинно-следствена връзка между настъпването на въпросното обстоятелство и закъснението при заминаване на следващия полет. Тежестта на доказване относно наличието на тази пряка причинно-следствена връзка се носи от опериращия въздушен превозвач. ***Ако въздушният превозвач не представи доказателства в писмена форма за съществуването на извънредни обстоятелства, той заплаща на пътниците обезщетението, посочено в член 7. Предвиденото по-горе не освобождава въздушните превозвачи от изискването за предоставяне на помощ на пътниците в съответствие с член 9.“*** **[Изм. 93]**

7) Вмъкват се следните членове:

„Член 6а

Забавяне на пистата

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

2. При спазване на ограниченията, свързани с безопасността или сигурността, когато има забавяне на пистата, оперирацият въздушен превозвач осигурява подходящо отопление или охлаждане на пътническия салон, безплатен достъп до тоалетни на борда и необходимото внимание на пътниците, посочени в член 11. Освен ако това не би удължило забавянето на пистата или не може да бъде съчетано с изпълнението на изискванията за авиационна безопасност или авиационна сигурност, оперирацият въздушен превозвач осигурява също безплатна питейна вода на борда на самолета.

3. Когато забавянето на пистата достигне ~~три~~***два*** часа на летище ***с търговски пътникопоток***, разположено на територията на държава членка, към която се прилагат Договорите, въздухоплавателното средство се придвижва до изхода или друго подходящо място за слизане, където на пътниците се разрешава да слязат. Извън този срок забавянето на пистата може да бъде продължено само ако са налице причини, свързани с безопасността, имиграцията, контрола на въздушното движение или сигурността, поради които въздухоплавателното средство не може да напусне своята позиция на пистата. **[Изм. 94]**

4. Пътниците, които са слезли в съответствие с параграф 3, имат правата, предвидени в член 6 и, когато е приложимо, член 11, като се вземат предвид забавянето на пистата и часът на заминаване, посочен на билета на пътника.

Член 6б

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

1. Когато пътник изпусне свързващ полет по време на пътуване в резултат на проблем с предходен полет, оперирящият въздушен превозвач по предходния полет е отговорен да осигури на пътника премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) и помощ в съответствие с член 9.

2. Когато оперирящият въздушен превозвач не може да премаршрутира пътника в рамките на срока, предвиден в член 7, параграф 2 букви а) и б), изчислен от часа на заминаване, посочен на билета на пътника за изпуснатия свързващ полет, оперирящият въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници по ясен начин избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8.

3. Пътниците също имат право ~~при поискване~~ да получат обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблем, в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, ако те достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо ~~прагове, предвидени~~***прага, предвиден*** в член 7, параграф 2. **[Изм. 95]**

   Пътниците имат право ~~при поискване~~ да получат обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблем, в съответствие с член 7, параграфи 1 и 3, когато изберат възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) или премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в), или когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо ~~прагове, предвидени~~***прага, предвиден*** в член 7, параграф 2, след като изберат премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква б). **[Изм. 96]**

Когато се прилагат параграфи 2 и 3 от настоящия член, оперирацият въздушен превозвач систематично предоставя на пътника в срок от 48 часа след изпуснатия свързващ полет предварително попълнен формуляр в съответствие с член 16аа от Регламент [2023//0437(COD)] за прилагането на правата на пътниците в Съюза. **[Изм. 97]**

4. ~~Когато пътник планира междинно кацане и това кацане бъде осъществено, летището, на което е осъществено междинното кацане, се счита за крайния пункт на пристигане на пътника.~~ **[Изм. 98]**

Член 6в

Извънредни обстоятелства

1. За извънредни обстоятелства се считат събития, които по своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и са извън действителния му контрол. За целите на настоящия регламент извънредните обстоятелства са ограничени до обстоятелствата, посочени в приложението.

2. ***Когато пътник има право на обезщетение от въздушния превозвач в съответствие с членове 4, 5 и 6, въздушният превозвач изпраща на пътника в писмена форма в срок от 48 часа информация за наличието или липсата на извънредни обстоятелства и предоставя достъп до предварително попълнен общ формуляр в съответствие с [член 16аа от Регламент [2023/...] за прилагането на правата на пътниците в Съюза].***

3. ***Когато е настъпило необичайно събитие извън контрола на една или повече държави членки, което има значително въздействие върху въздушния транспорт със значителни неблагоприятни последици за сектора на въздухоплаването и което не е обхванато от приложение към настоящия регламент, на Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 16з, за да измени изчерпателния списък, съдържащ се в това приложение, като добави съответното извънредно обстоятелство, при условие че това е строго необходимо, за да се реагира на такова необичайно събитие.“*** **[Изм. 99]**

8) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Право на обезщетение

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

   а) 300 EUR за всички пътувания ~~в рамките на Съюза и за пътувания~~ на разстояние до ~~3500~~***1500*** километра~~.~~;
   [Изм. 100]

   б) ~~500~~***400*** EUR за ***всички*** пътувания на разстояние над ***1500 километра и до*** 3500 километра~~.~~***;*** **[Изм. 101]**

   ба) 600 EUR за всички пътувания на разстояние над 3500 километра; **[Изм. 102]**

   ~~Чрез дерогация от буква а), за пътувания между най-отдалечените региони и друга територия на държава членка, за която се прилагат Договорите, размерът на обезщетението се определя въз основа на действителното разстояние на пътуванията.~~ **[Изм. 103]**

1а. На всеки три години Комисията приема делегиран акт, с който автоматично коригира размера на обезщетението, посочено в настоящия параграф, с комбинирания общ процент на инфлация за трите предходни години въз основа на европейския индекс на потребителските цени, публикуван от Евростат съгласно Регламент (ЕС) 2016/792*. **[Изм. 104]**

2. В случай на закъснение при пристигане след премаршрутиране вследствие на отмяна съгласно член 5, закъснение при пристигане съгласно член 6 или закъснение при пристигане след пропуснат свързващ полет съгласно член 6б, правото на обезщетение възниква за закъснения при пристигане ***или след загуба на време по член 6, параграф 3а в размер на три часа или повече независимо от разстоянието на пътуването.***~~, по-големи от:~~ **[Изм. 105]**

~~а) четири часа за всички пътувания в рамките на Съюза и за пътувания на разстояние до 3500 километра;~~ **[Изм. 106]**

~~б) шест часа за пътувания на разстояние над 3500 километра.“~~ **[Изм. 107]**

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

4. Когато пътниците са избрали да продължат пътуването ***си*** съгласно член 8, параграф 1, буква ***а), б) или в)*** ~~б)~~ и възникне друг проблем при премаршрутиране, правото на обезщетение на пътника ~~може да възникне само веднъж~~***трябва да бъде зачетено*** по време на ~~пътуването до крайния~~***премаршрутирането до неговия първоначален пункт на излитане или неговия краен*** пункт на пристигане. **[Изм. 108]**

4а. Обезщетението, посочено в параграф 1, се изплаща чрез електронен банков превод до сметката, посочена от пътника, подал искането. Оперирашият въздушен превозвач и пътникът, който подава искането, могат да се споразумеят на траен носител обезщетението да се изплати само с кредитна карта или в брой. **[Изм. 109]**

4б. Оперирашият въздушен превозвач поема тежестта на доказване, за да се установи кога и как пътникът е приел споразумението относно формата на изплащане на обезщетението, посочено в параграф 4а от настоящия член. **[Изм. 110]**

5. Искания за обезщетение по настоящия член се подават от пътника***, като се използва предварително попълненият общ формуляр, изпратен от оперирашия въздушен превозвач,*** в срок от ~~шест месеца от действителната дата на заминаване, посочена на билета на пътника~~***една година от датата, на която полетът е бил изпълнен или е бил предвиден за изпълнение***. В срок от ~~14 календарни~~***седем работни*** дни от подаването на искането оперирашият въздушен превозвач изплаща обезщетението или предоставя на пътника обосновка защо не е изплатено обезщетение в съответствие с член 5, параграф 5 или с член 6, параграф 6 ***и член 6в***, включително***,*** ако е приложимо, ясно и обосновано обяснение относно извънредните обстоятелства. ~~Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни.~~ **[Изм. 111]**

Когато оперирашият въздушен превозвач не изплати поисканото обезщетение, пътникът може да подаде жалба в съответствие с член 16а.

6. ~~Обезщетението се изплаща в брой или, ако е договорено с пътника в подписан документ или чрез електронно средство на траен носител, по друг начин.~~ **[Изм. 112]**

---

* ***Регламент (ЕС) 2016/792 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. за хармонизираните индекси на потребителските цени и за индекса на цените на жилищата и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2494/95 на Съвета (ОВ L 135, 24.5.2016 г., стр. 11).“***

9) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Право на възстановяване на разходите или премаршрутиране

1. В случай на проблем ***оперирашият въздушен превозвач, без по-нататъшно разглеждане на случая и***~~на пътниците се предлага безплатно избор между следните варианти~~ при условията, определени в член 4, 5, 6 или 6б и тези в настоящия член***, предлага на пътниците избор между следните варианти, които се предоставят безплатно***:
[Изм. 113]

а) автоматично възстановяване***, след като бъде окончателно попълнен предварително попълненият общ формуляр,*** в срок от ~~14 календарни~~***седем работни*** дни от ~~датата на заминаване на~~***подаването на искането на пътника относно*** полета с проблем, ~~посочена~~***посочен*** на билета на пътника, ~~в брой или ако това е договорено с пътника в подписан документ или с друго електронно средство на траен носител, по друг начин~~***само чрез електронен банков превод, възстановяване на сумата по кредитна карта или чрез банково нареждане по сметка, посочена от правоимащия пътник***, на пълната стойност на билетите~~,~~ за частта или частите от неосъщественото пътуване или пътувания и за частта или частите от вече осъщественото пътуване или пътувания, ако полетът вече не изпълнява никаква цел във връзка с първоначалните планове за пътуване на пътника, ~~заедно с,~~ когато е приложимо~~,~~ ***заедно с*** обратен полет до първоначалния пункт на заминаване, при първа възможност след часа на заминаване, посочен на билета на пътника, или със съгласието на пътника, преди този час~~.~~***;*** **[Изм. 114]**

б) продължаване на пътуването на пътниците ***при сравними транспортни условия*** чрез премаршрутиране до техния краен пункт на пристигане при първа възможност след часа на заминаване, посочен на билета на пътника, или със съгласието на пътника, преди този час; или **[Изм. 115]**

в) премаршрутиране***, при сравними транспортни условия,*** до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътниците, в зависимост от наличността на свободни места. **[Изм. 116]**

Оперирашият въздушен превозвач предоставя информацията на пътниците съгласно настоящия член по ясен и недвусмислен начин по електронен път, а по искане на пътника – чрез други средства, например на хартиен носител. **[Изм. 117**

~~Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации в съответствие с член 10а, срокът, посочен в буква а) от настоящия параграф, може да бъде удължен до 30 календарни дни;~~ **[Изм. 118]**

2. За да може пътникът да достигне местоназначението си съгласно параграф 1 при първа възможност ***и с общо време за пътуване, което е, доколкото е разумно, възможно най-близко до общото време за пътуване по разписание на първоначалния полет***, оперирящият въздушен превозвач предлага, в зависимост от наличността и при гарантиране на условия, сравними с условията за транспорт, определени в договора за въздушен транспорт, поне един от следните алтернативни варианти, който пътникът може да разгледа и с който той може да се съгласи в подписан документ или с друго електронно средство на траен носител: **[Изм. 119]**

а) полет или свързващи полети по същия маршрут, посочен в договора за въздушен транспорт;

б) различен маршрут, ~~включително до или от алтернативни~~ ***между едни и същи*** летища ~~,~~ ***на заминаване и на пристигане, както е*** посочено в договора за въздушен транспорт~~, като в този случай оперирашият въздушен превозвач поема разходите за прехвърляне на пътника от летището, посочено в договора за въздушен транспорт, до алтернативното летище или до летището, посочено в договора за въздушен транспорт от алтернативното летище~~; **[Изм. 120]**

ба) премаршрутиране до или от алтернативни летища до летищата, посочени в договора за въздушен транспорт, като в този случай оперирашият въздушен превозвач поема разходите за прехвърляне на пътника между летището, посочено в договора за въздушен транспорт, и алтернативното летище; **[Изм. 121]**

в) използването на услуги, извършвани от друг въздушен превозвач, или

г) когато е целесъобразно за разстоянието, което трябва да се измине, използването на друг вид транспорт.

В случай на премаршрутиране чрез друг вид транспорт или с друг въздушен превозвач оперирацият въздушен превозвач остава отговорен за информацията, помощта и премаршрутирането само до заминаването съгласно тази услуга за премаршрутиране. В случай на премаршрутиране с друг вид транспорт оперирацият въздушен превозвач продължава да носи отговорност за обезщетението за закъснение при пристигане в крайния пункт на пристигане в съответствие с член 7. Превозвачът, извършващ услугата за премаршрутиране, отговаря за гарантирането на всички други права, свързани с тази услуга, в съответствие с приложимото право на Съюза относно правата на пътниците за този вид транспорт. **[Изм. 122]**

3. Когато пътник е информирал оперираща въздушен превозвач за своя избор да продължи пътуването си в съответствие с параграф 1, буква б) и параграф 4 и ако оперираща въздушен превозвач не е предложил премаршрутиране в рамките на три часа ***при сравними транспортни условия***, пътникът може да организира премаршрутирането си в съответствие с параграф 2. ***Ако пътникът избере да организира собственото си премаршрутиране, той информира съответно оперираща въздушен превозвач. Пътникът има правото да откаже вариантите за премаршрутиране, ако тези варианти не включват сравними транспортни условия, и в такъв случай запазва правата си по отношение на помощта, посочена в член 9, докато чака премаршрутирането.*** **[Изм. 123]**

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

При организиране на премаршрутирането си, пътниците ограничават разходите до тези, които са необходими, разумни и подходящи. Оперирящият въздушен превозвач възстановява направените от пътника разходи, които не надвишават 400% от пълната стойност на билета или билетите, в срок от ~~14 календарни~~***седем работни*** дни от подаването на искането. ~~Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до 30 календарни дни.~~ **[Изм. 124]**

4. Пътникът може да избере между възстановяване на разходите в съответствие с параграф 1, буква а) или премаршрутиране на по-късна дата в съответствие с параграф1, буква в) до момента, в който той не е приел премаршрутиране при първа възможност, предложено от оперирящия въздушен превозвач в съответствие с параграф 1, буква б) , или до момента, в който пътникът не е решил да се премаршрутира в съответствие с параграф 3.

Пътникът информира оперираща въздушен превозвач за своя избор.

4а. Оперираният въздушен превозвач предоставя информацията на пътниците съгласно настоящия член по ясен и недвусмислен начин по електронен път, а по искане на пътника – чрез други средства, например на хартиен носител. Тежестта на доказване относно направения от пътника избор се носи от оперираща въздушен превозвач. За тази цел оперираният въздушен превозвач гарантира също така, че изборът, направен от пътника съгласно настоящия член, се потвърждава чрез подписан документ или чрез всякакви цифрови средства на траен носител.“
[Изм. 125]

10) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9
Право на помощ

1. ~~В случай на проблем и при спазване на условията, посочени в членове 4, 5, 6, 6а и 6б и тези в~~***При позоваване на*** настоящия член~~, и ако времето за чакане за техния полет или алтернативен транспорт бъде удължено с най-малко два часа~~, на пътниците се предлага безплатно следното: **[Изм. 126]**

а) напитки и леки закуски на всеки два часа чакане;

б) храна след три часа и след това на всеки пет часа чакане с максимум три пъти храна на ден;

в) ~~текстови съобщения,~~ достъп до интернет и две телефонни обаждания. **[Изм. 127]**

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

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

а) настаняване в хотел;

б) транспорт от летището до хотела за настаняване и връщане.

3. Оперирашият въздушен превозвач може да използва ваучери, за да изпълни задълженията си по параграф 1, букви а) и б) и тези по параграф 2. Ваучерите, предоставени в съответствие с параграф 1, могат да се използват във всички магазини, предоставящи храна, напитки и леки закуски на летището, където съответните пътници са блокирани, на борда на техния полет и когато е целесъобразно, в мястото на настаняване, осигурено съгласно параграф 2, буква а). ***Ваучер, предоставен в съответствие с параграф 2, буква а), може да бъде издаден само ако оперирашият въздушен превозвач е резервирал предварително стая за съответния пътник.*** **[Изм. 128]**

4. Когато оперирашият въздушен превозвач не изпълнява задълженията си по параграфи 1, 2 и 3, съответните пътници могат да уредят сами въпроса. Въздушният превозвач, изпълняващ полета с проблем, възстановява направените от пътниците разходи в срок от 14 календарни дни от подаването на искането за възстановяване, доколкото тези разходи са необходими, разумни и пропорционални спрямо продължителността на чакането и стойността на ***настаняването,*** напитките и леките закуски и храната на летището или на мястото, където пътниците са блокирани***. В случай че въздушният превозвач не осигури настаняване в хотел в срок от три часа, пътникът има право да организира самостоятелно настаняване и разходите му да бъдат възстановени от въздушния превозвач при представяне на съответната разписка в срок от седем работни дни***. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, този срок може да бъде удължен до ~~30~~***[...]*** календарни дни. ***Сумата, която подлежи на възстановяване, е до максималната сума за хотел, посочена в индекс, публикуван от Комисията, който отразява цените в държавите членки в съответствие с данните на Евростат, умножени по коефициент 2, за да се отчетат ограничената наличност и цените при върхово натоварване и да се стимулира предоставянето на настаняване чрез оперирашите въздушни превозвачи в рамките на тричасовия срок. Ако максималната сума, умножена по коефициента, не е достатъчна, за да може съответният пътник да намери подходящо настаняване, правото на самостоятелно настаняване от страна на пътника не освобождава оперирашия въздушен превозвач от задължението му да осигури настаняване.*** **[Изм. 129]**

5. На всички летища в Съюза ***с търговски пътникопоток*** управляващият летището орган въвежда мерки, за да осигури възможността за безплатно предоставяне на питейна вода и зарядни станции за електронни устройства, независимо от часа на деня, полета или терминала. **[Изм. 130]**

6. Ако проблемът е причинен от извънредни обстоятелства и не е могъл да бъде избегнат дори ако въздушния превозвач е взел всички разумни мерки, въздушният превозвач може да ограничи настаняването, предвидено в съответствие с параграф 2, буква а), до максимум три нощи.

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

11) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

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

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

2. Ако опериращ въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-ниска класа на пътуване от тази, за която е купен билетът, в срок от ~~14~~***седем работни*** дни от настаняването в по-ниска класа той ~~предоставя на пътника~~***възстановява, без за това да е отправено искане***, по начина, посочен в член 7, параграф 6~~, обезщетение, равностойно поне на~~: **[Изм. 131]**

   а) ~~40%~~***30%*** от цената на полета за ***всички*** полети на разстояние до ~~3500~~***1500*** километра~~.~~***;*** или **[Изм. 132]**

   б) ~~75%~~***50%*** от цената на полета за ***всички полети на територията на Съюза на разстояние над 1500 километра и за всички други*** полети на разстояние ~~над~~***между 1500 и*** 3500 километра~~.~~***; или*** **[Изм. 133]**

ба) 75% от цената на полета за всички полети, които не попадат в обхвата на буква а) или б), включително полети между европейската територия на държавите членки и най-отдалечените френски региони. **[Изм. 134]**

3. Когато цената на полета не е посочена на билета, обезщетението, посочено в параграф 2, се изчислява на базата на приложимото съотношение на разстоянието на полета спрямо общото разстояние, в обхвата на договора за въздушен транспорт и изчислено в съответствие с член 7, параграф 3.

4. В цената на полета, посочена в настоящия член, не се включват данъците и таксите, посочени на билета, доколкото нито задължението за плащане на тези данъци и такси, нито размерът им зависят от класата на пътуване, за която са били закупени тези билети.

5. Настоящият член не се прилага за ~~предимства, включени в по-висока тарифа в рамките на една и съща класа на пътуване~~***спомагателни услуги***, като например специфични места за сядане или специфичен кетъринг***, които не зависят от класа транспорт и се продават отделно***.“ **[Изм. 135]**

12) Вмъква се следният член:

„Член 10а

Планове на летищата за действие в извънредни ситуации

1. На летища на Съюза~~, чийто~~ ***с*** годишен трафик ~~е над 5~~***от не по-малко от 4*** милиона пътници ***в продължение на най-малко три последователни години***, управляващият летището орган гарантира, че неговите действия и действията на доставчиците на основни летищни услуги, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, се координират чрез подходящ план за действие в извънредни ситуации с оглед на възможни случаи на многобройни отмени, многобройни закъснения на полети, или и двете, водещи до блокирането на значителен брой пътници на летището. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя, за да се гарантира, че на блокираните пътници се дава необходимата информация, като в него се съдържат мерки, насочени към свеждане до минимум на времето за чакане и неудобството. **[Изм. 136]**

2. В плановете за действие в извънредни ситуации се отчитат специфичните и индивидуалните нужди на пътниците, посочени в член 11.

3. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя по-специално с участието на комитета на ползвателите на летището, посочен в Директива 96/67/ЕО на Съвета**, на доставчиците на наземно обслужване и на доставчиците на други основни летищни услуги***, включително доставчиците на специална помощ за пътници с увреждания или пътници с намалена подвижност. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя с участието на съответните органи, когато е целесъобразно***. Планът за действие в извънредни ситуации включва също и данни за контакт на лицето или лицата, които са определени от въздушните превозвачи, за да ги представляват на място в случай на многобройни отмени , многобройни закъснения на полети или и двете. Въздушните превозвачи гарантират, че всяко определено лице разполага с необходимите средства за оказване на помощ на пътниците в съответствие със задълженията, произтичащи от настоящия регламент в случай на проблем. **[Изм. 137]**

4. Управляващият летището орган съобщава плана за действие в извънредни ситуации на комитета на ползвателите на летището, посочен в Директива 96/67/ЕО на Съвета, и при поискване — на националния правоприлагащ орган, ~~на който е възложено осигуряването на изпълнението на настоящия регламент~~***определен*** съгласно член 16~~, параграф 1 от~~***. Националният правоприлагащ орган наблюдава спазването на изискванията на*** настоящия ~~регламент~~***член от управляващия летището орган***. **[Изм. 138]**

5. Дадена държава членка може да реши, че летище, което не попада в обхвата на параграф 1 и се намира на нейна територия, трябва да изпълнява задълженията, предвидени в параграфи 1—4.

6. На летища в Съюза с годишен трафик на пътници под прага в параграф 1, или които не са обхванати от решение на държава членка, съгласно параграф 5, управляващият летището орган полага всички разумни усилия за координиране на ползвателите на летището и за постигане на договорености с тях за информиране на блокираните пътници в случаи на многобройни отмени, многобройни закъснения на полети или и двете, водещи до блокирането на значителен брой пътници на летището.

---

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

13) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Пътници със специфични нужди

-1. Правата на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, предвидени в настоящия член, не засягат правата, с които те се ползват съгласно Регламент (ЕО) № 1107/2006. **[Изм. 139]**

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

2. Настоящият член се прилага за лица с увреждания, лица с намалена подвижност, бебета, непридружени деца и бременни жени, при условие че опериращият въздушен превозвач е бил уведомен за техните специфични нужди от помощ най-късно в момента на обявяване на проблема. Той се прилага и за лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, при условие че опериращият въздушен превозвач е бил уведомен за техните нужди от специфична медицинска помощ най-късно при регистрирането. Опериращите въздушни превозвачи могат да изискват доказателство за такива нужди.

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

3. ~~Най-късно при регистрацията и ако са налични места,~~ На всяко лице, придружаващо посочените в параграф 2 лица или придружаващо дете, ~~се~~***по силата на същия договор за въздушен транспорт, въздушният превозвач*** предлага безплатно възможността да бъде настанено на съседно място до това лице или дете. ***Ако не са налични съседни места, въздушният превозвач се стреми да помогне на придружаващото лице или лица да намерят съседни места.*** **[Изм. 140]**

4. При качване на борда оперирашите въздушни превозвачи дават предимство на лицата, посочени в параграф 2, и на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават***, както и на деца в бебешки или в детски колички и лицата, които ги придружават***. **[Изм. 141]**

4а. Оперiращите въздушни превозвачи гарантират, без допълнителни разходи, че бебетата и децата, нуждаещи се от бебешка или детска количка, могат да бъдат транспортирани в бебешка или в детска количка до изхода за качване на борда или до вратата на въздухоплавателното средство, и че им се предоставя бебешка или детска количка на вратата на въздухоплавателното средство, освен ако има ограничения, свързани с безопасността, сигурността, капацитета или експлоатацията. **[Изм. 142]**

4б. Ако летището не изпълнява задълженията си по членове 7 и 8 от Регламент (ЕО) № 1107/2006 и в резултат на това лица с увреждания и лица с намалена подвижност или непридружени ненавършили пълнолетие лица изпуснат своя полет, въздушният превозвач отговаря за обезщетяването, премаршрутирането и оказването на помощ на тези пътници в съответствие с членове 7, 8 и 9 от настоящия регламент. До ... [началната дата на прилагане на настоящия регламент за изменение] Комисията определя подробни правила за прилагането на съответните отговорности на въздушния превозвач и управляващия летището орган, както и средствата за правна защита, чрез акт за изпълнение в съответствие с член 16бг от настоящия Регламент. Посоченият акт за изпълнение не накърнява отговорностите на въздушния превозвач по отношение на обезщетяването, премаршрутирането и оказването на помощ на пътниците съгласно настоящия параграф. **[Изм. 143]**

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

6. Член 9, параграф 6 не се прилага за пътниците, посочени в параграфи 2, както и за всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.“

13а) Добавя се следният член:

„Член 11а

Право на лична вещ и ръчен багаж

1. Пътниците имат право да превозват на борда по една лична вещ, например малка чанта, ръчна чанта, раница или чанта за лаптоп, при условие че тя може да бъде безопасно поставена под седалката пред пътника. Въздушните превозвачи не начисляват на пътника допълнителни такси или доплащания към цената на самолетния билет за тази лична вещ. Превозвачите са длъжни да предоставят ясна, прозрачна и леснодостъпна информация относно изискванията за теглото и размерите на личната вещ в момента на резервацията и след нейното приключване, като по този начин се гарантира, че пътниците са напълно информирани преди пътуването им.

2. ***Пътниците винаги имат право да носят на борда по един брой ръчен багаж. Ръчният багаж не подлежи на доплащане към цената на самолетния билет, при условие че максималните му размери са 100 cm (сума от дължината, ширината и височината), а максималното тегло – 7 кг. Въздушните превозвачи могат да прилагат различни разпоредби по отношение на допълнителен или по-голям ръчен багаж.***

   Ръчният багаж може да се съхранява в пътническия салон (като ръчен багаж) или в багажното отделение на въздухоплавателното средство. Превозвачът може да откаже да допусне ръчния багаж на борда само от съображения за сигурност, свързани с теглото или размера на ръчния багаж, в зависимост от характеристиките на въздухоплавателното средство.

   Въздушните превозвачи предоставят ясна, прозрачна и леснодостъпна информация относно изискванията за теглото и размерите на ръчния багаж в момента на резервацията и след нейното приключване, като по този начин се гарантира че пътниците са напълно информирани преди пътуването им.

3. Ако в пътническия салон е оставена лична вещ или ръчен багаж, оперирашите въздушни превозвачи и въздушните превозвачи по договора определят предварително коя страна е отговорна за разглеждането на всички последващи искания. Определеният отговорен въздушен превозвач информира автоматично пътниците, след приключване на резервацията, относно процедурата за получаване на забравени лични вещи или ръчен багаж. Тази информация се съобщава по ясен и разбираем начин и включва данни за връзка по електронна поща, приложимите формуляри и всички други относими данни, необходими за подаването на искане от пътника.“ **[Изм. 144]**

13б) Добавя се следният член:

„Член 11аа

Право на прехвърляне на билет в случай на смърт на съответния пътник или на близък член на семейството

1. ***Прехвърлянето на билет на друго лице се разрешава в случай на смърт на съответния пътник или на близък член на семейството му. Пътникът, засегнат от загубата, или лицето, което урежда делата на починалия пътник, може да поиска прехвърлянето на билета, като представи подходяща подкрепяща документация на траен носител.***
2. ***Въздушните превозвачи, операторите или посредниците са задължени да разглеждат такива искания при прозрачни и справедливи условия.***
3. ***Когато такова искане е предоставено най-малко 72 часа преди полета и ако е представена подходяща подкрепяща документация на траен носител, искането във всички случаи се счита за разумно и не подлежи на допълнителни такси.***

4. ***Когато такова искане е предоставено в рамките на 72 часа преди заминаването на полета и ако е представена подходяща подкрепяща документация на траен носител, въздушният превозвач или посредникът информира прехвърлителя за всички възможни такси, които може да възникнат. Тези такси трябва да бъдат в рамките на разумното и не трябва да превишават действителните разходи, поети от превозвача или посредника за прехвърлянето на билета.“*** **[Изм. 145]**

13в) Добавя се следният член:

„Член 11б
Регистрация

1. ***Пътниците имат право да се регистрират онлайн или на летището, без да заплащат допълнителни такси. За тази цел въздушните превозвачи могат да предоставят на летището автомати за самостоятелна регистрация, за да се улесни процесът на регистрация.***

2. Пътниците имат право да изберат по своя преценка дали да използват бордна карта на хартиен носител или в цифров формат.“ **[Изм. 146]**

14) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12
Допълнителни права

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

   Обезщетенията съгласно член 7 или член 10, параграф 2 от настоящия регламент се приспадат от обезщетенията или намалението на цената съгласно други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302, ако правата, за които се предоставят обезщетенията или намалението на цената, гарантират същия интерес или имат същата цел. По подобен начин обезщетенията или намалението на цената съгласно други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302 се приспадат от обезщетенията съгласно член 7 или член 10, параграф 2 от настоящия регламент, ако правата, за които се предоставят обезщетенията или намалението на цената, гарантират същия интерес или имат същата цел.

Независимо от правото на организатора на пакетно туристическо пътуване на регресен иск или възстановяване на платени суми в съответствие с член 22 от Директива (ЕС) 2015/2302, без да се засяга член 13 от настоящия регламент, и чрез дерогация от член 8, параграф 1, буква а), ако полетът е част от договор за пакетно туристическо пътуване съгласно определението в член 3, точка 3 от Директива (ЕС) 2015/2302, пътниците нямат право на възстановяване на разходите съгласно настоящия регламент, доколкото съответно право произтича от Директива (ЕС) 2015/2302.

2. Без да се засягат съответните принципи и съответните правила на националното право, включително съдебната практика, параграф 1 не се прилага за доброволци съгласно условията по член 4, параграф 2.

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

14a) Добавя се следният член:

„Член 12a

Поправка на правописни грешки

1. При получаване на искане, подадено най-късно 48 часа преди началото на полета по разписание, опериращият въздушен превозвач коригира правописни грешки в името на пътника или актуализира името на пътника в случай на административна промяна. Такава поправка или актуализация се извършва безплатно поне веднъж.

2. Искането, посочено в параграф 1, може да се подава от:

а) пътник по отношение на името на въпросния пътник или името на всеки пътник, чийто билет е част от същия договор за въздушен транспорт като билета на пътника, подаващ искането;

б) посредник по отношение на името на пътник, за когото посредникът е направил резервацията.

***Поправката или актуализацията, извършена съгласно параграф 1, не може да съставлява прехвърляне на билет от пътника на друго лице.“* [Изм. 147]**

15) Член 13 се заменя със следното:

„Член 13
Регресни права

В случаите, когато опериращ въздушен превозвач изплати обезщетение или изпълни останалите си задължения, произтичащи от настоящия регламент, никоя разпоредба от настоящия регламент или от националното право не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от дадено лице, включително трети лица, в съответствие с приложимото право на Съюза или национално право. ***По-специално настоящият регламент по никакъв начин не ограничава правото на опериращия въздушен превозвач да търси обезщетение или възстановяване на направените от него разходи от летище или от друго трето лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор.“*** **[Изм. 148]**

16) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Задължения за информиране на пътниците

1. Опериращият въздушен превозвач ~~помества~~***и посредникът поместват*** на своя уебсайт и на своето мобилно приложение ***по ясен, достъпен и недвусмислен начин*** информационно известие, посочващо правата по настоящия регламент, включително ***информация относно*** процеса на разглеждане на жалби. ***За да изпълни това изискване, въздушният превозвач може да използва резюме на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено и предоставено на разположение на обществеността от Комисията на всички официални езици на Съюза.*** **[Изм. 149]**

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

а) вида на предлагания билет или билети, по-специално дали билетът или билетите са обхванати от един единствен договор за въздушен транспорт или от комбинация от няколко отделни договора за въздушен транспорт;

б) правата и задълженията на пътника, опериращия въздушен превозвач и посредника съгласно настоящия регламент, приложени към договора за въздушен транспорт, включително информация относно процеса на възстановяване на разходите;

ба) относно основните пътнически услуги и незадължителните ценови надбавки;

в) крайния срок и процедурата, чрез която пътникът може да поиска промяна на името, както е посочено в член 4, параграф 6, без допълнителна такса; и

г) общите условия на договора за въздушен транспорт.

~~За да изпълнят изискването за предоставяне на информация, посочено в първа алинея, буква б), въздушният превозвач и посредникът могат да използват резюме на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено и предоставено на разположение на обществеността от Комисията на всички официални езици на Съюза.~~ **[Изм. 150]**

~~3.~~ ~~Посредник или въздушен превозвач, който продава билети, обхванати от комбинация от договори за въздушен транспорт, информира пътника преди покупката, че билетите са обхванати от няколко отделни договора за въздушен транспорт и че правата съгласно членове 7, 8 и 9 относно обезщетение, възстановяване на разходите, премаршрутиране или помощ в случай на пропусна следващ полет не се прилагат за отделния договор за въздушен транспорт. Тази информация се предоставя по ясен начин при продажбата на билетите.~~

~~Въздушните превозвачи и посредниците предоставят на траен носител информацията съгласно настоящия параграф на езика на договора за въздушен транспорт и на език, който се използва в международен мащаб.~~ **[Изм. 151]**

4. Управляващият летището орган ~~гарантира~~***и оперирашият въздушен превозвач гарантират***, че на гишетата за регистрация (включително на автоматите за самостоятелна регистрация)***, на уебсайта*** и на изхода за отвеждане на борда ***е показан на добре видимо за пътниците място*** следният текст ~~е показан по ясен начин~~: „Ако Ви е отказан достъп на борда или ако Вашият полет е отменен или закъснява най-малко с два часа ***при заминаване или с повече от 3 часа при достигане на крайния пункт на Вашето пристигане***, помолете на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда да Ви предоставят информационното известие, в което са посочени Вашите права, по-специално за възстановяване на разходите или премаршрутиране, помощ и евентуално обезщетение“. Този текст се излага най-малкото на езика или езиците на мястото на летището и на език, който се използва в международен мащаб. ***Управляващият летището орган и оперирашият въздушен превозвач също така гарантират, че на гишетата за регистрация до посочения текст е посочен QR код или друго техническо средство за достъп до мобилното приложение на Комисията относно правата на пътниците, съдържащо резюме на настоящия регламент.*** За тази цел управляващите органи на летищата си сътрудничат с оперирашите въздушни превозвачи.
[Изм. 152]

***4а. В момента на резервацията оперiращите въздушни превозвачи предоставят информация на пътниците относно процедурите за разглеждане на жалби и съответните срокове, определени в член 15аа. Информацията относно разглеждането на жалби е достъпна и на уебсайтовете и приложенията на въздушните превозвачи и посредниците и се съобщава в електронното съобщение, с което пътниците се уведомяват за всяко събитие, което би могло да породи правата, предвидени в настоящия регламент.* [Изм. 153]**

***4б. Въздушните превозвачи създават на всяко летище, на което оперират, гишета за контакт, в които осигуряват присъствието на персонал за контакт или на трето лице, упълномощено от съответния въздушен превозвач, които да предоставят на пътниците необходимата информация относно техните права, включително и относно процедурите за подаване на жалби, да им оказват помощ и да предприемат незабавни действия в случай на отмяна или закъснение на полета, отказан достъп на борда или изгубен или закъснял багаж. През работното време на въздушните превозвачи и до слизането на последния пътник от последния самолет и за времето, за което може разумно да се очаква, че той ще премине паспортните и митническите формалности, ще получи обратно регистрирания си багаж и ще пристигне в определеното звено за контакт, без да бърза, тези гишета за контакт трябва да са на разположение за оказване на помощ на пътниците, наред с другото, във връзка с възстановяване на разходите, премаршрутиране, промяна на резервация и приемане на жалби на пътниците.* [Изм. 154]**

4в. Опериращият въздушен превозвач предоставя на пътниците ясно четлива и прозрачна информация относно правата на пътниците и лицата, към които те могат да се обърнат за помощ и съдействие във връзка с електронните билети и електронните и печатните версии на бордната карта. **[Изм. 155]**

4г. В случай на проблем с пътуването, който би породил правата, установени в настоящия регламент, опериращият въздушен превозвач във възможно най-кратък срок информира изчерпателно засегнатите пътници и им предоставя известие, в което се посочват правилата за възстановяване на разходите, премаршрутиране, обезщетение и помощ в съответствие с настоящия регламент, включително информация за възможните ограничения съгласно член 9, параграф 4, когато е приложимо, и също така опериращият въздушен превозвач изпраща на пътника предварително попълнения общ формуляр съгласно член 15а. Данните за контакт с националния прилагащ орган или друг орган, определен съгласно член 16, също се съобщават на пътника в писмена форма. **[Изм. 156]**

4д. Въздушните превозвачи и посредниците, когато е целесъобразно, предоставят на траен носител информацията съгласно настоящия член на езика на договора за въздушен транспорт и на език, който се използва в международен мащаб. **[Изм. 157]**

4е. Предоставянето на информация на пътниците и кореспонденцията с тях съгласно настоящия регламент се извършват по електронен път, когато това е технически възможно. Когато информацията се предоставя по този начин, въздушните превозвачи и посредниците гарантират, че всяка писмена кореспонденция, включително датата и часът на тази кореспонденция, могат да се съхраняват за бъдеща справка. Тежестта на доказване във връзка с въпросите дали и кога е предоставена необходимата информация на пътниците се носи от въздушните превозвачи и посредниците. Всички средства за комуникация трябва да дават възможност на пътника да се свърже с въздушните превозвачи и посредниците бързо, безплатно и да комуникира ефективно. **[Изм. 158]**

4ж. По отношение на незрящите лица и лицата с увредено зрение, лицата с когнитивни или умствени увреждания и лицата с намалена подвижност настоящият член се прилага, като се използват подходящи алтернативни и достъпни средства. **[Изм. 159]**

4з. Управляващият летището орган гарантира, че общата информация относно правата на пътниците е ясно изложена на видно място в зоните за пътниците на летището. Въз основа на получената информация той също така гарантира, че пътниците, които се намират на летището, биват информирани за причините в случаи на закъснения и проблеми с полетите, например при отмяна на полета, и за своите права във връзка с тези закъснения и проблеми с полетите, както и за своите права, в случай че въздушният превозвач неочаквано преустанови дейността си, например при обявяване на несъстоятелност или отнемане на оперативния му лиценз. **[Изм. 160]**

4и. В случай на отмяна или закъснение на полета при заминаване опериращият въздушен превозвач информира пътниците за ситуацията, включително за причината за възникналите проблеми, веднага щом тази информация бъде на разположение, и във всеки случай не по-късно от 30 минути след планираното време за заминаване, както и за очаквания час на заминаване, при условие че въздушният превозвач е получил данни за контакт на съответния пътник съгласно [Регламента за осигуряване на съблюдаването], ако билетът е бил закупен чрез посредник. **[Изм. 161]**

4й. Въздушните превозвачи и посредниците предоставят достъпна и ефективна помощ по телефона на всички пътници след резервиране на полета; с тази услуга за помощ по телефона се предоставят информация и алтернативни предложения при проблеми с полета, като цената за тази услуга при никакви обстоятелства не надвишава цената на местен телефонен разговор. **[Изм. 162]**

4к. Във всяко електронно съобщение до пътник, уведомяващо го за отмяна на полет, голямо закъснение или промяна в разписанието, се посочва ясно, че пътникът има право на обезщетение и/или помощ съгласно настоящия регламент.“ **[Изм. 163]**

17) Вмъква се следният член:

„Член 15а

Жалба до въздушния превозвач или посредника

1. Всеки въздушен превозвач и ~~всеки~~ посредник създава механизъм за разглеждане на жалби относно правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент, в съответната си област на компетентност. ~~Те предоставят своите данни за контакт на езика на договора за въздушен транспорт и на език, който се използва в международен мащаб. Подробностите за процедурата за разглеждане на жалби трябва да са достъпни за обществеността, включително в достъпен формат за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност. Те ясно информират пътниците и за данните за контакт на органа или органите, определени от държавите членки съгласно член 16, и на органа или органите, отговарящи за извънсъдебното разрешаване на спорове съгласно член 16а, а когато е приложимо – и за съответните им отговорности. Тази информация се предоставя на официалния език или официалните езици на държавата членка, в която въздушният превозвач и посредникът извършват дейност.~~ **[Изм. 164]**

2. ~~Когато~~ Пътниците ***може да*** подават жалба ***до всеки въздушен превозвач или посредник във връзка със съответните им сфери на отговорност чрез механизмите***~~чрез механизма~~ по параграф 1~~,~~***.*** Жалбата се подава в срок от ~~шест месеца от настъпването на съответния проблем. В срок от 30 календарни дни от подаването на жалбата въздушният превозвач или посредникът, до който е адресирана жалбата, предоставя мотивиран отговор или, в надлежно обосновани изключителни случаи, информира пътника, че пътникът ще получи окончателен отговор в срок, по-кратък от два месеца~~***една година*** от датата на ~~подаване на жалбата. В случай че спорът не е могъл~~***извършване на полета или от датата, на която полетът е трябвало*** да бъде ~~разрешен, отговорът съдържа и съответните данни за контакт на органа или органите, определени съгласно член 16, или на органа или органите, отговарящи за извънсъдебното разрешаване на спорове съгласно член 16а, включително пощенски адрес, уебсайт и адрес на електронна поща на този орган или органи~~***извършен***. **[Изм. 165]**

2а. Когато въздушният превозвач се позовава на наличието на извънредни обстоятелства, в отговора си той информира пътника за конкретните обстоятелства, довели до отмяната или закъснението на полета. Освен това въздушният превозвач доказва, че е взел всички разумни мерки, за да избегне отмяната или закъснението на полета. **[Изм. 166]**

2б. Тежестта на доказване във връзка с предоставянето на необходимата информация на пътниците се носи от превозвача и посредника. **[Изм. 167]**

3. ~~Подаването на жалби от пътници, използващи механизма, посочен в параграф 1, не засяга правото им да отнасят спорове за извънсъдебно разрешаване в съответствие с член 16а или да търсят правна защита чрез съдебно производство, при спазване на давностните срокове в съответствие с националното право~~***В срок от седем работни дни от получаването на жалбата адресатът потвърждава на пътника, че я е получил. В срок от два месеца от получаването на жалбата адресатът предоставя мотивиран отговор на пътника. Ако адресатът не предостави такъв отговор в двумесечния срок, се счита, че искането на пътника е прието***. **[Изм. 168]**

За. С мотивирания отговор адресатът по ясен начин информира пътника и за данните за контакт на органа или органите, определени от държавите членки съгласно член 16, и на органа или органите, отговарящи за извънсъдебното разрешаване на спорове съгласно член 16а, а когато е приложимо – и за съответните им отговорности. **[Изм. 169]**

Зб. Ако въздушният превозвач се позове на извънредни обстоятелства, в своя отговор той съобщава на пътника конкретните обстоятелства, довели до отмяната или закъснението. Превозвачът доказва също така, че е взел всички разумни мерки, за да избегне отмяната или закъснението. **[Изм. 170]**

Зв. Тежестта на доказване във връзка с предоставянето на необходимата информация на пътниците се носи от въздушния превозвач и посредника.“ **[Изм. 171]**

18) Член 16 се заменя със следното:

‘Член 16

~~Осигуряване на изпълнението~~ ***Определяне на национални правоприлагащи органи*** **[Изм. 172]**

1. Всяка държава членка определя ~~национален правоприлагащ~~ орган или ~~национални правоприлагащи~~ органи, които отговарят за осигуряване на изпълнението на ***задълженията, определени в*** настоящия регламент ~~по отношение на пътувания до и от летища, разположени на нейна територия. Държавите членки информират Комисията за органа или органите, определени в съответствие с настоящия параграф.~~ **[Изм. 173]**

2. ~~Националният правоприлагащ~~***Всеки*** орган ~~строго контролира спазването на изискванията на настоящия регламент и взема необходимите мерки, за да гарантира зачитането на правата на пътниците~~***е независим от всички въздушни превозвачи, управляващи летищата органи и посредници или други търговски интереси по отношение на своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения***. **[Изм. 174]**

2а. Държавите членки информират Комисията относно органа или органите, определени в съответствие с настоящия член, и относно съответните им отговорности, включително всякакви промени в тях. Комисията и определеният орган или органи публикуват тази информация на своите уебсайтове. **[Изм. 175]**

~~3. Пътниците могат да съобщават на националния правоприлагащ орган за предполагаеми нарушения на настоящия регламент. Националният правоприлагащ орган може да разследва съобщените предполагаеми нарушения и да взема решения относно действията за осигуряване на изпълнението въз основа на информацията, съдържаща се в тези съобщения.~~ **[Изм. 176]**

~~4. Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. По-конкретно тези санкции трябва да са достатъчни, за да дадат финансов стимул на въздушните превозвачи и посредниците да спазват последователно настоящия регламент.~~ **[Изм. 177]**

~~5.~~ ~~До ... [6 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изпълнение] и на всеки пет години след това националните правоприлагащи органи публикуват на своите уебсайтове доклад за дейността си, за действията по осигуряване на изпълнението и за резултатите от тях, включително за наложените санкции. Тези доклади се представят и на Комисията.~~ **[Изм. 178]**

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

18а) Вмъква се следният член:

„Член 16-а

Задачи, свързани с осигуряване на изпълнението

1. Националният правоприлагащ орган внимателно следи за изпълнението на настоящия регламент и взема необходимите мерки, за да гарантира, че се спазват правата на пътниците.

2. Националните правоприлагащи органи може да поискат от въздушните превозвачи, органите за управление на летища и посредниците да предоставят документи и информация, които са от значение за целите на изпълнението на техните функции, посочени в параграф 1. Тези документи и информация се предоставят в срок от един месец от получаването на искането, освен ако националният правоприлагащ орган не е посочил друго.

3. Когато е целесъобразно, при изпълнението на своите функции националните правоприлагащи органи вземат предвид информацията, която им е предоставена от другия орган, определен да разглежда жалби, както е посочено в член 16б, параграф 2.

4. ***Дейностите по наблюдение могат да се извършват съвместно от националните правоприлагащи органи в случай на въздухоплавателни услуги между две или няколко държави членки.***

5. ***Държавите членки гарантират, че техните съответни национални правоприлагащи органи разполагат с достатъчно правомощия, за да извършват действия за осигуряване на изпълнението.***

6. ***В случай че въздушният превозвач се позове на извънредни обстоятелства като основание за отказ на обезщетение съгласно настоящия регламент, въздушният превозвач обосновава твърдението си, като предоставя на националните правоприлагащи органи в срок от 48 часа подходящи доказателства за тези обстоятелства и за свързаните с тях технически въпроси. Освен това въздушният превозвач доказва, че са взети всички разумни мерки за предотвратяване на отмяната или закъснението на въпросния полет.***

7. ***Когато е приложимо, националният правоприлагащ орган разпространява тази информация до органите, определени за извънсъдебното разрешаване на спорове съгласно настоящия регламент.***

8. ***На всеки две години до 30 юни националните правоприлагащи органи публикуват доклади със статистически данни за дейността си, включително, когато е целесъобразно за наложените санкции през двете предходни календарни години.***

9. ***Въз основа на данните, които въздушните превозвачи, управляващите летищата органи и посредниците са длъжни да предоставят относно стандартите за качество на услугите, определени в член 15а, националният правоприлагащ орган публикува статистически данни за броя и естеството на жалбите, броя на отмененията полети, случаите на отказан достъп на борда и закъсненията и тяхната продължителност, както и данни за изгубен, закъснял или повреден багаж.***

10. Въздушните превозвачи и посредниците предоставят своите данни за контакт на националния правоприлагащ орган или органи в държавите членки, в които извършват дейност.“ **[Изм. 179]**

18б) Вмъква се следният член:

„Член-16аа

Разглеждане на жалби от националните правоприлагащи органи и други органи

1. Без да се засягат правата на потребителите да търсят алтернативна правна защита съгласно Директива 2013/11/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*, ако жалбата, подадена съгласно член 13а от пътник до въздушен превозвач или посредник, бъде отхвърлена, пътникът може да подаде жалба до националния правоприлагащ орган или до друг орган, определен съгласно параграф 2 от настоящия член, не по-късно от една година от получаване на информацията, че първоначалната жалба е била отхвърлена от въздушния превозвач или посредника.

2. ***Всеки пътник може да подаде жалба срещу предполагаемо нарушение на настоящия регламент на всяко летище, разположено на територията на държава членка, или жалба във връзка с всеки полет от всяко летище, разположено на територията на държава членка или летище, разположено на територията на трета държава, до тези летища, като жалбата се подава до националния правоприлагащ орган или до друг орган, определен от държава членка за тази цел.***

3. ***Националният правоприлагащ орган или друг орган, определен съгласно параграф 2, потвърждава получаването на жалбата в срок от две седмици, след като я получи. Процедурата по разглеждане на жалби отнема най-много три месеца, считано от датата на изготвяне на досието по жалбата. Процедурата по разглеждане на жалби трябва да бъде достъпна за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност чрез достъпен формат.***

4. ***Когато жалбата се отнася за предполагаеми нарушения, извършени от управляващия летището орган, тя се разглежда от националния правоприлагащ орган или от друг орган, определен съгласно параграф 2, в държавата членка, на чиято територия е възникнал инцидентът.***

5. ***Националните правоприлагащи органи или друг орган, определен съгласно параграф 2 от настоящия член, могат да разглеждат индивидуални жалби на пътници и разполагат поне с минималните правомощия за разследване и осигуряване на изпълнението, които са определени в член 9 от Регламент (ЕС) 2017/2394 на Европейския парламент и на Съвета[**].***

6. ***Решенията на националните правоприлагащи органи или на друг орган, определен съгласно параграф 2, са обвързващи и за двете страни и подлежат на изпълнение, без да се засяга правото на страните на достъп до съдебна защита.***

_____

* ***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).***

** ***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, ОВ L 345, 27.12.2017 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).“*** **[Изм. 180]**

18в) Вмъква се следният член:

„Член 16-аб

1. ***Когато са определени различни органи съгласно членове 16 и 16б от настоящия регламент, тези органи гарантират обмена на съответна информация помежду си в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679, за да се подпомогне националният правоприлагащ орган да изпълнява своите задачи за надзор и правоприлагане, и то така че органът за разглеждане на жалби, определен съгласно член 16б, да може да събере нужната информация за проучване на отделните жалби.***
2. ***Националните правоприлагащи органи на различните държави членки обменят информация относно своята работа, както и относно принципите и практиките за вземане на решения с цел трансгранична координация. Комисията ги подкрепя в тази дейност.“*** **[Изм. 181]**

18г) Вмъква се следният член:

„Член 16-ав

Инспекции на националните правоприлагащи органи

1. ***Комисията може да извършва инспекции на националните правоприлагащи органи, за да следи за прилагането на регламента от държавите членки и да отправя препоръки за подобряване на неговото изпълнение.***
2. ***Достатъчно време преди всяка насрочена инспекция Комисията информира съответната държава членка за нея.***
3. ***Всеки доклад от инспекция на Комисията се изпраща на националния правоприлагащ орган на съответната държава членка, който в отговора си посочва мерките, предприети за отстраняване на установените несъответствия и за изпълнение на препоръките.***
4. ***Докладът, заедно с отговора на националния правоприлагащ орган, се изпраща след това на националните правоприлагащи органи на другите държави членки, когато това е целесъобразно.“***

[Изм. 182]

18д) Вмъква се следният член:

„Член 16-аг
Санкции

1. Държавите членки установяват правила за налагане на санкции, приложими при нарушение на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното изпълнение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки съобщават тези правила и мерки на Комисията и незабавно я уведомяват за всяко последващо изменение, което ги засяга.

2. Съгласно рамката за сътрудничество, посочена в член 16в, националният правоприлагащ орган, който е компетентен за целите на член 16б, параграф 4 или 5, по искане на националния правоприлагащ орган, разглеждащ жалбата, разследва нарушенията на настоящия регламент, установени от този орган, и при необходимост налага санкции.“ **[Изм. 183]**

18е) Вмъква се следният член:

„Член 16-ад

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 за другите държави членки.***
2. ***По искане на Комисията националните правоприлагащи органи разследват конкретни практики, при които съществува подозрение за неспазване на задълженията, определени в настоящия регламент, от един или няколко въздушни превозвачи или органи за управление на летища, и докладват своите констатации на Комисията в рамките на четири месеца от момента на искането.***
3. ***Комисията подкрепя диалога и насърчава сътрудничеството между държавите членки във връзка с националното тълкуване и прилагане на настоящия регламент чрез комитета, посочен в член 16а от [Регламента за осигуряване на изпълнението].***

4. По искане на държава членка, на национален правоприлагащ орган или по своя собствена инициатива Комисията разглежда случаите, при които възникват разлики в прилагането и в осигуряването на изпълнението на разпоредба на настоящия регламент.

5. Когато е целесъобразно, Комисията може да приема насоки с оглед насърчаване на общото прилагане на настоящия регламент.“ **[Изм. 184]**

19) Вмъква се следният член:

„Член 16а

Извънсъдебно разрешаване на спорове

Държавите членки гарантират, че пътниците на въздушния транспорт могат да отнасят индивидуални спорове вследствие на жалби или искове съгласно настоящия регламент към орган или органи, отговорни за извънсъдебно разрешаване на спорове. Държавите членки информират Комисията за органа или органите, отговорни за уреждането на спорове съгласно настоящия член. ~~Държавите членки могат да решат да прилагат настоящия член единствено за спорове между~~***За*** въздушните превозвачи ~~или~~***и*** посредниците, ~~от една страна, и потребителите, от друга страна~~***попадащи в приложното поле на настоящия регламент, участието в процедурите за алтернативно уреждане на спорове е задължително, а решенията по тях са обвързващи, без да се засяга правото на страните на достъп до съдебна защита***.“ **[Изм. 185]**

19а) Вмъква се следният член:

„Член 16аа

Документи за съответствие

1. ***Въздушните превозвачи в Съюза изготвят и предават на националния правоприлагащ орган на държавата членка, издала техния оперативен лиценз съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008, както и на Комисията до ... [1 януари xxxx] документ, който достатъчно подробно доказва, че техните оперативни процедури са достатъчни, за да се гарантира, че те спазват последователно всички съответни членове на настоящия регламент.***

2. ***Комисията може да приема актове за изпълнение, в които да се определя минималното съдържание на тези документи за съответствие. Минималното съдържание включва най-малкото планове за действие в извънредни ситуации при възникването на сериозни проблеми, като се посочват отговорните лица за предоставянето на помощ и други права, практическите условия и процедурите за разглеждане на жалби и предоставяне на помощ и обезщетения, както и процедурите и образците за комуникация с пътниците. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 16в, параграф 2.***

3. ***Всеки друг превозвач, предоставящ услуги от летище в Съюза, представя документ за съответствие на националните правоприлагащи органи на всички държави членки, в които той оперира, както и на Комисията.***

4. ***Въздушните превозвачи преразглеждат своите документи за съответствие и предават актуализирани версии на съответните национални правоприлагащи органи и на Комисията веднъж на всеки три години, считано от ... [1 януари xxxx].***

5. ***Националният правоприлагащ орган взема предвид документите за съответствие, подадени от въздушните превозвачи, и когато е възможно, проверява доколко те отговарят на реалното състояние в сравнение с информацията от жалбите.“***
[Изм. 186]

19б) Вмъква се следният член:

„Член 16аб
Упражняване на делегирането

1. ***Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.***

2. ***Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 6в и член 7, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от …[датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.***

3. ***Делегирането на правомощия, посочено в член 6в и член 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.***

4. ***Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.***

5. ***Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.***

6. ***Делегиран акт, приет съгласно член 6в и член 7, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“*** **[Изм. 187]**

19в) Вмъква се следният член:

„Член 16ав

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитет за правата на пътниците, съставен от по двама представители от всяка държава членка, от които поне единият представлява национален правоприлагащ орган. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“ **[Изм. 188]**

20) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

Преглед и доклад

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

~~При необходимост докладът се придружава от законодателно предложение.~~ **[Изм. 189]**

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

~~Докладът включва също така преглед на размера на сумите, посочени в член 7, параграф 1, и процентите, посочени в член 10, параграф 2, като се вземат предвид, наред с другото, развитието на въздухоплавателните тарифи, процентът на инфлация и статистическите данни за отказан достъп на борда, отменени полети, закъснения и пропуснати свързващи полети по вина на въздушните превозвачи, както и статистически данни за настаняването на място в по-ниска класа през предходните пет години.~~ **[Изм. 190]**

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

~~а)~~ ~~доколко е необходимо и осъществимо да бъде преразгледан обхватът на настоящия регламент с оглед на по-нататъшното подобряване на защитата на пътниците и еднаквите условия на конкуренция между въздушните превозвачи от Съюза и от трети държави, както и аспектите на свързаността. По-специално Комисията оценява рисковете от конфликт на юрисдикции и трудностите, свързани с осигуряване на изпълнението, и препоръчва начини за смекчаване на тези рискове и преодоляване на тези трудности;~~ **[Изм. 191]**

~~б)~~ ~~необходимостта от коригиране на праговете, установени в член 7, параграф 2, въз основа на статистически данни относно развитието на закъсненията и отмените по времето на петте години, предхождащи оценката на Комисията и всяка година, считано от … [2 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение];~~ **[Изм. 192]**

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

При необходимост докладът се придружава от законодателни предложения.“

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

Член 2

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

1) В член 2, параграф 1 се изменя, както следва:

а) буква б) се заменя със следното:

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

_____

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

б) добавят се следните букви:

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

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

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

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

л) „лична вещ“ означава единица нерегистриран багаж~~, представляваща необходим аспект на превоза на пътници~~, която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност и е с максимални размери 40x30x15cm или отговаря на условието да се побира под седалката пред седалката на въпросния пътник; **[Изм. 193]**

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

_____

* Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт (ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).

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

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

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

3) В ~~параграф~~***член*** 3, параграф 2 се ~~заличава.~~***заменя със следното:***

„2 На всички летища в Съюза въздушният превозвач от Съюза и действащите от негово име наземни оператори създават служба, предоставяща на пътниците формуляри за подаване на жалби, които им позволяват при пристигане да подадат незабавно жалба относно повреден или закъснял багаж. По същия начин въздушният превозвач от Съюза гарантира, че на пътниците се предоставя лесен и удобен достъп до формуляра за подаване на жалби, посочен в настоящия параграф, чрез използването на QR кодове. Тези QR кодове се съобщават и показват по ясен и видим начин, включително на гишетата за регистрация, бюрата за летищно обслужване, изходите за отвеждане към самолета и на уебсайта на въздушния превозвач или еквивалентна онлайн платформа, така че пътниците да имат достъп до формуляра за подаване на жалба бързо и без излишни затруднения. Формулярът за подаване на жалба, който може да бъде под формата на доклад за нередност при превоз на багаж, се приема от въздушния превозвач на летището като жалба съгласно член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Тази възможност не засяга правото на пътника да подаде жалба по друг начин в рамките на срока, определен в Конвенцията от Монреал.
[Изм. 194]

2а. Комисията може да приема актове за изпълнение, в които да се определя формата на стандартизирания формуляр за предявяване на право на обезщетение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране/разглеждане, посочена в член 6е, параграф 2.“ **[Изм. 195]**

4) Член 3а се заменя със следното:

„Член 3а

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

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

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

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

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

За. В случай на изгубване, закъснение или повреда на багаж, въздушните превозвачи първо обезщетяват пътниците, с които са сключили договор, преди да могат да предявят иск срещу летищата или доставчиците на услуги за щетите, за които самите те невинаги са отговорни.“ **[Изм. 196]**

6) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Всеки въздушен превозвач, когато продава услуги по въздушен превоз в Съюза, ~~гарантира~~***предоставя на пътниците по ясен и достъпен начин изчерпателна информация относно приложимите процедури, които трябва да се следват в случай на изгубен, закъснял или повреден багаж. Въздушните превозвачи гарантират***, че във всички пунктове за продажба, включително при продажбата по телефона или ~~през~~***по*** интернет, на разположение на пътниците има резюме на основните разпоредби, уреждащи отговорността по отношение на пътниците и техния багаж, включващи крайните срокове, предвидени за подаване на иск за обезщетение и възможността да се направи специална декларация за багажа. С оглед изпълнението на това изискване за информиране въздушните превозвачи от Съюза използват информационната бележка, посочена в приложението. Такова резюме или такава бележка не трябва да служат като основание за иск за обезщетение, нито да бъдат използвани за тълкуване на разпоредбите на настоящия регламент или на Конвенцията от Монреал.“;
[Изм. 197]

аа) вмъква се следният параграф:

„1а. Всеки въздушен превозвач, когато продава услуги по въздушен превоз в Съюза, гарантира, че във всички пунктове за продажба, включително при продажбата по телефона или по интернет, на разположение на пътниците има резюме на основните разпоредби, уреждащи отговорността по отношение на пътниците и техния багаж, включително крайните срокове, предвидени за подаване на иск за обезщетение и възможността да се направи специална декларация за багажа. С оглед изпълнението на това изискване за информиране въздушните превозвачи от Съюза използват информационната бележка, посочена в приложението. Такова резюме или такава бележка не могат да служат като основание за иск за обезщетение, нито да бъдат използвани за тълкуване на разпоредбите на настоящия регламент или на Конвенцията от Монреал. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 6г, за да коригира сумите, посочени в приложението, с изключение на сумата, посочена в член 5, параграф 2, с оглед на решение, прието от Международната организация за гражданско въздухоплаване в съответствие с член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал.“;

[Изм. 198]

б) в параграф 2 се добавя следното тире:

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

в) параграф 3 се заменя със следното:

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

г) добавят се следните параграфи:

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

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

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

7) Вмъкват се следните членове:

„Член 6а

1. Когато транспортира оборудване за придвижване като регистриран багаж или признати кучета придружители, въздушният превозвач от Съюза ***информира пътниците за техните права и*** гарантира, че на всяко лице с увреждания или с намалена подвижност е дадена възможността да направи в достъпен формат специална декларация за интерес от доставка в местоназначението съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал при резервацията, едновременно с уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006, и най-късно когато оборудването се предава на въздушния превозвач, а в случай на признато куче придружител — при качване на борда. В такъв случай въздушният превозвач от Съюза не начислява на въпросните пътници допълнителна такса. ***Комисията приема актове за изпълнение, в които се определя образецът на формуляра, който ще се използва за тази декларация за интереси. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член [6е, параграф 2].*** В случай на унищожаване, загубване, повреждане или закъснение на оборудването или в случай на смърт или нараняване на признато куче придружител въздушният превозвач от Съюза може да изиска от лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност да подкрепи размера на интереса в декларацията с доказателство за разходите за подмяна, включително временна замяна, на оборудването за придвижване или на признатото куче придружител. **[Изм. 199]**

Когато продават въздушен превоз от името на въздушен превозвач от Съюза, посредниците ***информират пътниците за техните права и*** предлагат на съответните пътници възможността да направят в достъпен формат специална декларация за интерес съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал при резервацията и едновременно с уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006. Тази специална декларация за интерес се представя при същите условия като посочените в първа алинея. Посредникът предава декларацията на въздушния превозвач от Съюза във възможно най-кратък срок. **[Изм. 200]**

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

3. Когато се прилага параграф 2 и без да се засягат членове 7 и 8 и приложение I, четвърта алинея от Регламент (ЕО) № 1107/2006, въздушните превозвачи от Съюза бързо полагат всички разумни усилия, за да осигурят незабавно необходимите временни заместители на транспортираното като регистриран багаж оборудване за придвижване и временни решения за замяна на признатите кучета придружители. На лицето с увреждания или на лицето с намалена подвижност се разрешава да запази този временен заместител безплатно до изплащането на обезщетението, посочено в параграф 2, или до момента, в който въздушните превозвачи от Съюза са обезщетили юридическите или физическите лица за разходите за необходимата временна замяна на оборудването за придвижване или на признатото куче придружител.

4. Спазването на параграф 3 не представлява признаване на отговорността на въздушния превозвач от Съюза.

Член 6аа

1. Националният правоприлагащ орган, определен съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 261/2004, осигурява спазването на настоящия регламент. За тази цел той упражнява контрол върху:

а) реда и условията на договорите за въздушен транспорт;

б) системното предлагане на специална декларация за интереси за регистрираното оборудване за придвижване, както и на подходящо по размер обезщетение в случай на щети, нанесени на оборудването за придвижване;

в) изплащането на авансова сума съгласно член 5, параграф 1, когато това е приложимо;

г) прилагането на член 6.

2. ***За да наблюдава защитата на пътниците с намалена подвижност и на пътниците с увреждания в случай на щети, нанесени на тяхното оборудване за придвижване или на техните помощни средства, националният правоприлагащ орган също така разглежда и взема предвид информацията относно жалбите във връзка с оборудването за придвижване, подадени до органите, посочени в член 16а от Регламент (ЕО) № 261/2004.***

3. ***Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.***

4. ***В годишните си доклади съгласно член 16, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 261/2004 националните правоприлагащи органи публикуват също статистически данни за своята дейност и за наложените санкции във връзка с прилагането на настоящия регламент.*** **[Изм. 201]**

Член 6б

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

– максималния размер на допустимия багаж по размер и тегло, който пътниците имат право да превозват в пътническия салон и в багажното отделение на въздухоплавателното средство, съответстващ на тарифата за класата на пътуване за всеки от полетите, включени в резервацията на пътника;

– евентуалните ограничения по отношение на броя единици багаж, които се прилагат в рамките на дадения допустим максимален багаж;

– при какви условия чупливи или ценни предмети, например музикални инструменти, спортно оборудване, детски колички и бебешки седалки, се транспортират в пътническия салон или в багажното отделение на въздухоплавателното средство;

– без да се засяга параграф 2, потенциалните допълнителни такси, прилагани за превоза на регистриран и нерегистриран багаж, включително музикални инструменти, посочени в член 6в;

– специалните съображения, които правят невъзможен превоза в пътническия салон на нерегистриран багаж съгласно параграф 3.

Основните пътнически услуги и допълнителните такси трябва да бъдат ясно разпознаваеми и да могат да се закупуват поотделно. **[Изм. 202]**

Ако преди качването на борда на самолета или преди излитането на самолета ръчен багаж бъде прехвърлен от пътническия салон в багажното отделение, то при напускането на самолета този багаж трябва да бъде предаден на пътника като ръчен багаж. **[Изм. 203]**

2. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1107/2006, въздушните превозвачи разрешават на пътниците да превозват лична вещ ***и ръчен багаж с максимални размери от 100 cm (сбор от дължината, ширината и височината)*** в пътническия салон без допълнителни разходи ***в съответствие с Регламент (ЕО) № 261/2004***. ***Допустимият ръчен багаж може да се определи под формата на максимални размери или максимално тегло на общия допустим ръчен багаж на пътник, или и по двата начина, но без каквото и да било ограничение за конкретния брой пренасяни единици багаж.*** **[Изм. 204]**

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

4. Параграфи 2 и 3 се прилагат за всички въздушни превозвачи, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, и за всички въздушни превозвачи ~~от Съюза~~, пристигащи на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите. **[Изм. 205]**

5. Настоящият член не засяга ограниченията върху нерегистрирания багаж, установени от правилата на Съюза, като предвидените в Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета* и Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията** и в международните правила за сигурност и безопасност.

Член 6в

1. Въздушните превозвачи от Съюза позволяват на пътниците да превозват музикални инструменти в пътническия салон на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за сигурност и безопасност и техническите спецификации и ограничения на съответното въздухоплавателно средство. Музикални инструменти се приемат за превоз в пътническия салон на въздухоплавателното средство при условие, че тези инструменти могат да се съхраняват безопасно в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка. ~~Даден въздушен превозвач може да определи, че~~***Когато бъде приет за превоз в пътническия салон на въздухоплавателното средство,*** даден музикален инструмент е част от допустимия ~~нерегистриран~~***ръчен*** багаж на пътника ~~и няма да бъде~~***. Въздушният превозвач може да посочи, че се налагат допълнителни такси за ръчен багаж,*** превозван ~~като допълнение към него~~***извън допустимия ръчен багаж***.
[Изм. 206]

2. ~~При спазване на приложимите правила за сигурност и безопасност,~~ Когато даден музикален инструмент е прекалено голям, за да бъдат съхраняван по безопасен начин в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка, въздушният превозвач може да поиска заплащане на втора тарифа, при която такива музикални инструменти се превозват като ~~нерегистриран~~***ръчен*** багаж на втора седалка. ~~Освен това от пътниците може да се изисква да изберат и закупят съседни места за~~***Върху тази допълнителна тарифа не се начисляват съответни летищни такси за заминаване. Когато се плати за втора седалка, въздушният превозвач полага усилия, в рамките на разумното, да разположи*** пътника и ~~за музикалния инструмент, като едното място винаги е седалка до прозореца за музикалния~~***съответния музикален*** инструмент. ~~Когато е налична отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство и ако това е било поискано, музикалните инструменти се превозват в нея при спазване на приложимите правила за безопасност, както и предвид пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство~~ ***заедно***.
[Изм.207]

2а. При наличие на място и при поискване музикалните инструменти се превозват в отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за безопасност, пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство. Въздушните превозвачи предоставят специални етикети, които се поставят на видно място върху музикалните инструменти, за да се гарантира, че те се пренасят с необходимото внимание. В багажното отделение на въздухоплавателното средство е разрешено да се превозват единствено инструменти, които са правилно опаковани в здрави и/или твърди калъфи, специално предназначени за подобни вещи. **[Изм. 208]**

2б. При резервацията въздушният превозвач ясно посочва в своите общи условия изискванията, съгласно които се превозват музикални инструменти, включително приложимите такси, наличното оборудване за превозването на музикални инструменти в съответното въздухоплавателно средство и размерите на това оборудване. Когато е необходимо да се резервира втора седалка, на пътниците се предлага възможността да го направят онлайн. **[Изм. 209]**

Член 6г

1. Комисията се подпомага от Комитета за правата на пътниците. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011. **[Изм. 210]**

---

* Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj).

** Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (ОВ L 299, 14.11.2015 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1998/oj).“

8) Член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета до … [5 ***три*** години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение] за действието на настоящия регламент и резултатите от него. ***При необходимост докладът се придружава от законодателно предложение.“*** **[Изм. 211]**

9) Приложението към Регламент (ЕО) № 2027/97 се заменя с текста от приложение II към настоящия регламент.

Член 3

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

~~Прилага се от ... [2 години от датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение].~~ **[Изм. 212]**

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

Съставено в ... на

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„Приложение

~~Неизчерпателен~~ *Изчерпателен* списък на обстоятелствата, които *могат да* се считат за извънредни обстоятелства~~, и обстоятелствата, които не се считат за извънредни обстоятелства~~ за целите на настоящия регламент [Изм. 213]

1. Следните обстоятелства ***могат да*** се считат за извънредни: **[Изм. 214]**

~~а)~~ ~~обстоятелства, които не са свързани с експлоатацията на въздухоплавателното средство, като например:~~ **[Изм. 215]**

i) природни ~~или екологични~~ бедствия, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета; **[Изм. 216]**

ii) метеорологични условия ~~и повреди на~~***, несъвместими с безопасността на полетите, или които са повредили*** въздухоплавателното средство~~, свързани с метеорологични явления,~~ ***по време на полета или на пистата след пускането в експлоатация и*** които ~~са несъвместими с~~***правят невъзможно*** безопасното изпълнение на полета ~~(като: удар от мълния, ледени парчета от градушка, гръмотевични бури, силна турбуленция или силен вятър)~~; **[Изм. 217]**

iii) войни***, политически размирици, актове на саботаж или тероризъм*** ~~или бунтове~~, които ~~са несъвместими с~~***правят невъзможно*** безопасното изпълнение на полета; **[Изм. 218]**

iv) ~~трансграничнизаплахи~~***рискове*** за здравето~~, попадащи в обхвата на член 2, параграф 1 или член 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2022/2371 на Европейския парламент и на Съвета[1]~~ ***или спешни медицински случаи***, които ~~са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;~~ ***изискват прекъсването или отклонението на съответния полет;*** **[Изм. 219]**

v) ~~сблъсъци~~***повреди*** на въздухоплавателното средство ~~с птица или друг~~***, причинени от*** чужд обект, ~~които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета.~~***намиращ се върху летищна писта;*** **[Изм. 220]**

~~б)~~ ~~инциденти, свързани с пътник, включително:~~ **[Изм. 221]**

i) ~~инциденти със смущаващи реда~~***смущаващо реда поведение на пътник, в резултат на което командирът на въздухоплавателното средство отклонява съответния полет към летище, различно от летището на пристигане, с цел слизане от борда на този пътник или*** пътници ~~по смисъла на Монреалския протокол от 2014 г., които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета или които забавят неговото излитане~~***и сваляне на техния багаж***; **[Изм. 222]**

ii) ~~рискове за здравето или спешни медицински случаи (например сериозно заболяване), които са открити малко преди заминаването на полета или които налагат неговото прекъсване или отклоняване;~~ **[Изм. 223]**

~~в) други инциденти, като например:~~ **[Изм. 224]**

i) ~~рискове за сигурността, щети, причинени от саботаж или тероризъм, или незаконни действия, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;~~ **[Изм. 225]**

ii) откриване~~,~~ от ***страна на*** производителя или от компетентен орган~~,~~ на скрити производствени или конструктивни дефекти, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета; **[Изм. 226]**

iii) ***непредвидени*** ограничения, свързани с управлението на въздушното движение или летищния капацитет~~,~~ или ***непредвидено*** затваряне на въздушното пространство***, включително затваряне на писти от органите***; **[Изм. 227]**

~~iv) частично или пълно непредвидено затваряне на летище, включително общ срив на системата на летището, прекъсване на електрозахранването и срив във електронните комуникации, или задействане на плана за действие при извънредни ситуации от управляващия орган на летището;~~ **[Изм. 228]**

v) ~~стачки~~***непредвидени трудови спорове при опериращия въздушен превозвач или*** при доставчици на основни услуги, като ~~например управляващия орган на летището, доставчиците~~***летища и доставчици*** на аеронавигационно обслужване, ~~доставчиците на наземно обслужване или при опериращия въздушен превозвач, когато~~***с изключение на*** стачките ~~са свързани с~~***на персонала на авиокомпаниите, освен ако произтичат от*** искания ~~извън сферата на компетентност на опериращия превозвач~~***, които могат да бъдат удовлетворени само от публични органи***; **[Изм. 229]**

~~vi) неочаквано отсъствие на член на екипажа, който е от съществено значение за изпълнението на полета, поради заболяване или смърт, когато това се случва извън националните бази на оперираща въздушен превозвач или поради пандемия;~~ **[Изм. 230]**

vii) ~~причинени от трети страни щети~~***сблъсък на въздухоплавателно средство на място за паркиране с въздухоплавателно средство на друга авиокомпания, причинено от движението*** на въздухоплавателното средство~~, докато то е на земята, за които въздушният превозвач не носи отговорност и които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета~~ ***на другата авиокомпания***; **[Изм. 231]**

~~viii) повреда на самолетна гума, която е причинена от чужд обект и е несъвместима с безопасното изпълнение на полета;~~ **[Изм. 232]**

ix) ~~замърсена писта~~***наличие на бензин върху пистата*** за излитане и кацане, ~~която е несъвместима с безопасното изпълнение на~~***което води до затваряне на летището и следователно до значително закъснение на полет до или от това летище, при условие че бензинът не идва от въздухоплавателно средство на въздушния превозвач, извършващ*** полета; **[Изм. 233]**

~~x)~~ ~~неочаквани дефекти в оборудването на въздухоплавателното средство, които са свързани със системата за безопасност на полета, не са в рамките на приемливите нива на експлоатация, определени в базовия списък на минималното оборудване или в установените в него експлоатационни условия, свързани с минималното оборудване, и не е можело да бъдат отстранени по време на превантивната поддръжка (както е предвидено в точка 2, буква а)); и~~ **[Изм. 234]**

~~xi)~~ ~~след излитане, рискове за здравето или спешни медицински случаи (като сериозно заболяване) с член на екипажа, които налагат прекъсването или отклоняването на полета.~~ **[Изм. 235]**

xia) сблъсък между въздухоплавателно средство и птица и всякакви повреди, причинени от такъв сблъсък; **[Изм. 236]**

xiб) недостиг на персонал на летището, предоставящ услуги по товарене на багаж; **[Изм. 237]**

xiв) претоварване на летището поради метеорологични условия, което води до задължение за оператора на въздухоплавателното средство да забави или да отмени полета;
[Изм. 238]

xiг) обща повреда в системата за зареждане с гориво на въздухоплавателното средство, когато летището, от което тръгва съответният полет или въздухоплавателното средство, отговаря за системата за зареждане с гориво на въздухоплавателното средство.“ **[Изм. 239]**

~~2. Обстоятелствата от следния списък не се считат за извънредни обстоятелства:~~

~~а) технически проблеми, които е можело да бъдат отстранени по време на превантивната поддръжка в съответствие с правилата и процедурите на Съюза за управлението на поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства;~~

~~б) оперативни решения и, закъснения при процедурите на екипажа, регистрацията и качването на борда; и~~

~~в) отсъствие на полетен или кабинен екипаж (освен в случаите на стачки, посочени в точка 1, буква в), подточка v), или неочаквани отсъствия поради заболяване или смърт, посочени в точка 1, буква в), подточка vi).~~

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

[Изм. 240]

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Информационна бележка, посочена в член 6

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

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

ОБЕЗЩЕТЕНИЕ В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ НА НАРАНЯВАНЕ

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

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

– тази вреда не е причинена от небрежност или друго неправилно действие или бездействие на въздушния превозвач или неговите служители или агенти; или

– тази вреда е причинена единствено от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на трета страна.

АВАНСОВИ ПЛАЩАНИЯ

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

ЗАКЪСНЕНИЕ НА ПЪТНИЦИТЕ

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

ЗАКЪСНЕНИЕ НА БАГАЖА

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

УНИЩОЖАВАНЕ, ЗАГУБВАНЕ ИЛИ ПОВРЕЖДАНЕ НА БАГАЖ

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

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

В случай на нерегистриран багаж (ръчен багаж), включително лични вещи, въздушният превозвач носи отговорност само ако вредата е възникнала по негова вина или по вина на негови служители или агенти. **[Изм. 241 -Не се отнася до българския текст.]**

ПО-ВИСОКИ ЛИМИТИ НА ОТГОВОРНОСТ ЗА БАГАЖА

Пътниците могат да се възползват от по-висок лимит на отговорност, като подадат специална декларация най-късно в момента на регистрирането и като платят допълнителна такса, ако такава се изисква. Тази допълнителна такса се основава на тарифа, свързана с допълнителните разходи за транспортиране и застраховане на съответния багаж над лимита на отговорност, съответстващ на лимита по член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ***[(***въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност в местна валута***])***. Тарифата се съобщава на пътниците при поискване. **[Изм. 242]**

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

ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ОТГОВОРНОСТ

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

СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ЖАЛБИ ~~ВЪВ ВРЪЗКА С~~***ОТНОСНО*** БАГАЖА
[Изм. 243]

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

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

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

СРОК ЗА ПРЕДЯВЯВАНЕ НА ИСКА

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

УНИЩОЖАВАНЕ, ЗАГУБВАНЕ, ПОВРЕЖДАНЕ ИЛИ ЗАКЪСНЕНИЕ НА ОБОРУДВАНЕ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ

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

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

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

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

ОСНОВАНИЕ ЗА ГОРЕПОСОЧЕНИТЕ ПРАВИЛА

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

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