



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.3.2013
COM(2013) 130 final

2013/0072 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 62 final}

{SWD(2013) 63 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Настоящата правна рамка

В Регламент (ЕО) № 261/2004¹, в зависимост от обстоятелствата на проблемите на пътуването, от въздушните превозвачи се изисква да:

- предоставят на пътниците помощ, като например храна и напитки, телефонни обаждания и настаняване в хотел;
- предлагат премаршрутиране и възстановяване на средства;
- изплащат фиксирано обезщетение до 600 EUR на пътник в зависимост от разстоянието на полета; и
- активно да информират пътниците за правата им.

Въздушният превозвач не е длъжен да изплаща финансово обезщетение, ако може да докаже, че отмяната или закъснението е причинено от извънредни обстоятелства. Въпреки това задължението да осигури грижа и помощ остава дори в такива ситуации.

В настоящия регламент се изисква държавите членки да създадат национални правоприлагащи органи (НПО), за да се гарантира правилното прилагане на регламента.

Правата на пътниците по силата на регламента не следва да се отличават от правата по силата на **Конвенцията от Монреал**. Докато Конвенцията предвижда индивидуализирани обезщетения за нанесени вреди за пътниците, оценени на базата на всеки отделен случай в зависимост от конкретните обстоятелства на пътника, в Регламент (ЕО) № 261/2004 се определят стандартизирани права (по отношение на помощ и грижа), приложими за всички пътници, независимо от конкретните обстоятелства.

По силата на **Конвенцията от Монреал** (както се тълкува с Регламент (ЕО) № 2027/97² в законодателството на ЕС) пътниците могат да имат право на обезщетение в случай на **неправилно обработен багаж** (но с максимална стойност от около 1200 EUR), освен ако въздушният превозвач може да покаже, че е предприел всички разумни мерки за избягване на вредите или че е било невъзможно да се вземат такива мерки. За разлика от Регламент (ЕО) № 261/2004, нито Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета, нито Конвенцията от Монреал изискват създаването на правоприлагащи органи, за да се гарантира правилното им прилагане.

1.2. Неотдавнашни развития

Въздушните превозвачи често не успяват да предложат на пътниците правата, които им се полагат в случай на отказан достъп на борда, големи закъснения, отмяна или

¹ Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L46, 17.2.2004 г., стр. 1).

² Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи по отношение на превоза на пътници и техния багаж по въздух (ОВ L 285, 17.10.1997 г., стр. 1), последно изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2).

неправилно обработен на багаж, по-специално съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 („Регламента“) и Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета.

В доклада на Комисията за **гражданството на ЕС** от октомври 2010 г. относно премахване на пречките за упражняване на правата на гражданите на ЕС³ са обявени мерки за осигуряване на пакет от общи правила за пътници, независимо от това какъв тип транспорт ползват при придвижването си в ЕС, и осигуряването на адекватно прилагане на тези права.

В **Бялата книга относно транспорта**, приета на 28 март 2011 г., Комисията посочва сред своите инициативи необходимостта „да се разработи единно тълкуване на законите на ЕС относно правата на пътниците, както и хармонизирано и ефективно приложение, за да се гарантират както равностойни условия за целия сектор, така и европейски стандарт за защита на гражданите“⁴.

Съобщението на Комисията от 11 април 2011 г.⁵ докладва различаващи се тълкувания на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 261/2004 поради сиви зони и пропуски в настоящия текст на регламента и нееднаквото прилагане в различните държави членки. Освен това за пътниците е трудно да упражняват своите индивидуални права.

На 29 март 2012 г. **Европейският парламент (ЕП)** прие резолюция⁶ в отговор на съобщението на Комисията. Европейският парламент счита, че правилното прилагане на съществуващите правила от страна на държавите членки и въздушните превозвачи, прилагането на достатъчни и лесни средства за правна защита и предоставянето на точна информация на пътниците относно техните права следва да бъдат крайгълният камък за възстановяване на доверието на пътниците. ЕП изразява съжаление, че националните правоприлагащи органи, не винаги гарантират ефективна защита на правата на пътниците. По отношение на Регламент (ЕО) № 261/2004 Европейският парламент отправя искане към Комисията да предложи изясняване на правата на пътниците, по-специално понятието „извънредни обстоятелства“.

Законодателството на ЕС трябва да бъде в пълно съответствие с **Хартата на основните права**⁷. По-конкретно, от член 38 следва, че във всички политики на Съюза следва да бъде постигнато високо ниво на защита на потребителите. Други съответни разпоредби включват правото на защита на личните данни (член 8), забрана на всякаква форма на дискриминация и интеграция на хората с увреждания (членове 21 и 26) и правото на ефективно средство на правна защита и на справедлив съдебен процес (член 47).

³ COM (2010) 603, 16 октомври 2010 г.

⁴ Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 144 окончателен, виж стр. 23. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:BG:PDF>

⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета за прилагането 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 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:BG:PDF>). COM(2011) 174 окончателен

⁶ Резолюция на Европейския парламент от 29 март 2012 г. относно функциониране и прилагане на установените права за лицата, пътуващи с въздушен транспорт, 2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2012-0099+0+DOC+XML+V0//BG>

⁷ ОВ C364, 18.12.2000 г., стр. 1

Съдебната практика оказва решаващо въздействие върху тълкуването на Регламента. В своето решение по дело C-344/04 (IATA) Съдът на Европейския съюз потвърди пълната съвместимост на Регламента с Конвенцията от Монреал и взаимното допълване между двата правни инструмента. По дело C-549/07 Wallentin-Herrman Съдът изясни кога даден технически проблем по въздухоплавателно средство не следва да се разглежда като „извънредно обстоятелство“. По делото Sturgeon (съединени дела C-402/07 и C-432/07) Съдът на Европейския съюз счете, че голямо закъснение от минимум три часа при пристигането е основателна причина пътниците да имат право на същото обезщетение, както в случай на отменен полет, тъй като са понесли подобно неудобство.

Настоящото предложение има за цел да насърчава интереса на пътниците във въздушния транспорт, като се гарантира, че въздушните превозвачи спазват изискването за високо ниво на защита на пътуващите със самолет по време на проблеми на пътуването, като се вземат предвид финансовите последици за сектора на въздушния транспорт и се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Процес на консултация

От 19 декември 2011 г. до 11 март 2012 г. беше проведена обществена консултация. Получени бяха 410 коментара. Резултатите са на разположение на уебсайта на Комисията⁸. Освен това, един консултант предприе индивидуални и по-подробни събеседвания и консултации с 98 заинтересовани страни от всички групи заинтересовани страни.

Накрая, на 30 май 2012 г. Комисията и Европейският икономически и социален комитет организираха конференция, на която предоставиха на заинтересованите страни възможност да изразят становището си относно резултатите от обществената консултация. Докладите и протоколите от конференцията са на разположение на уебсайта на Комисията⁹.

Представители на потребителите и пътниците се съсредоточиха главно върху незадоволителното спазване и недостатъчното изпълнение, особено по отношение на финансовото обезщетение в случай на закъснение. **Въздушните превозвачи и техните асоциации** считат преди всичко, че финансовите разходи от регламента са прекомерни, по-специално, че въздушните превозвачи са изправени пред неограничена отговорност за инциденти, които не са по тяхна вина (например кризата с облака от вулканична пепел през април 2010 г.). Въздушните превозвачи отправиха сериозно критика по отношение на последиците от делото Sturgeon като причина за прекомерни разходи. Становищата на **асоциациите на пътническите агенти и туроператорите** бяха подобни на тези на въздушните превозвачи, но с някои важни изключения, като например по отношение на правото на премаршрутиране или на използването на самостоятелни отсечки на самолетен билет („политиката за неявяване“). **Летищата** силно се противопоставиха срещу това да им бъдат вменени отговорности съгласно преработения регламент.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/passengers/consultations/2012-03-11-apr_en.htm

⁹ http://ec.europa.eu/transport/passengers/events/2012-05-30-stakeholder-conference_en.htm

Националните и поднационалните органи, които се включиха в обществената консултация, изразиха позиция по повечето въпроси, които са аналогични на тези на потребителските/пътническите асоциации, но отдадоха повече значение на икономическите, бюджетните и правните ограничения.

2.2. Оценка на въздействието

Комисията оцени четири варианта на политика с оглед на подобряване на упражняването и изпълнението на правата на пътниците във въздушния транспорт. Те се различават от избрания компромис между по-строго изпълнение и коригирани икономически стимули за въздушните превозвачи: по-високите разходи са стимул за въздушните превозвачи за свеждане до минимум на разходите за спазване на изискванията и за опити да не предоставят на пътниците техните права. По-строгата политика на санкциониране стимулира спазването. Следователно за варианти, при които разходите, наложени от задълженията по регламента са по-високи, политиката за изпълнение на законодателството трябва да бъде по-строга и по-добре координирана, и обратно.

Този избор бе взет под внимание, тъй като пълното съсредоточаване върху изпълнението, без да се отговори на отрицателните икономически стимули по отношение на спазването, би изисквало значителни публични ресурси да бъдат отделени за правоприлагащите органи.

Вариант 1: акцент върху икономическите стимули (умерена промяна на изпълнението): при вариант 1 изпълнението е по-добре координирано, главно чрез по-добър поток от информация между НПО и на Комисията. Вариантът се съсредоточава главно върху намаляването на разходите чрез замяна на някои от задълженията за грижа (т.е. храна, настаняване) със задължението въздушните превозвачи да предлагат застраховане по избор на пътниците.

Вариант 2: балансиране на политиката за по-строго изпълнение с икономически стимули: политиката на изпълнение се засилва чрез по-добра координация на НПО. От НПО ще се изисква подобряване на информацията, която предоставят на Комисията за дейностите си, а Комисията може да изисква разследвания, особено в случаи, включващи няколко държави членки. Допълнителните разходи, произтичащи от засилените грижа и помощ се компенсират от корекции в общия размер на финансовото обезщетение. Това може да се постигне чрез намаляване на честотата на изплащането на обезщетения чрез два варианта:

- **Вариант 2а:** увеличаване на времевия праг, след който пътникът има право на обезщетение в случай на закъснение от сегашните три часа на поне пет;
- **Вариант 2б:** разширяване на обхвата на т.нар. „извънредни обстоятелства“, за да включват повечето технически неизправности.

И за двата варианта 2а и 2б докладът за оценката на въздействието анализира дали би била полезна допълнителна корекция на обезщетенията под формата на еднократни суми.

При вариант 2 ще съществува ограничение до 3 или 4 дни на задължението за настаняване в случаи на извънредни събития с голяма продължителност. С цел смекчаване на въздействието върху пътниците се въвежда планиране на действията при извънредни ситуации и по-бързо премаршрутиране.

Вариант 3: акцент върху изпълнението: този вариант изцяло се фокусира върху по-строгото изпълнение и изяснява съществуващите права на пътниците, за да се направи упражняването им по-ефективно.

Вариант 4: централизирано правоприлагане: вариант 4 изцяло се съсредоточава върху напълно централизирана политика за изпълнение, която трябва да противодейства на отрицателните стимули, произтичащи от разходите за спазване: следователно част от този вариант е централен правоприлагащ орган на ЕС.

При варианти 3 и 4 фонд на отрасъла – финансиран посредством такса върху всеки самолетен билет, ще осигури продължаване на грижата в случаи на извънредни събития с голяма продължителност, като се възстановяват поне част от разходите, направени от въздушните превозвачи.

Всички варианти имат някои общи характеристики, като например:

- изясняването на редица въпроси (например извънредни обстоятелства, както е посочено по-горе, задължения за премаршрутиране, грижа по време на забавяне на пистата, права в случай на изпуснати връзки и т.н.);
- функционалното разделение на общото изпълнение и на отделното разглеждане на индивидуални жалби, като последното може да се поеме от органи за алтернативно разрешаване на спорове. И на въздушните превозвачи, и на органите, отговарящи за индивидуалните жалби, ще бъдат предоставени ясни процедури за разглеждане на жалби (включително максимално време за отговор);
- включването на други участници на пазара: по-добра възможност въздушните превозвачи да се обръщат към трети лица, отговорни за проблеми; създаването на планове за действие в извънредни ситуации за ползвателите на летищата.

В оценката на въздействието се стига до заключението, че вариант 2 е за предпочитане пред другите, тъй като той най-ефективно и ефикасно укрепва правата на пътниците, като взема предвид финансовото въздействие върху сектора на въздушния транспорт. Вариант 2а е за предпочитане пред 2б, тъй като поддържането на твърде нисък праг на закъснение (както в 2б) може да доведе до повече отменени полети и защото 2а гарантира по-добра съгласуваност между правото на обезщетение и правото на възстановяване на средства (и в двата случая правата възникват най-рано след 5 часа). Оценката на въздействието не отдава предпочитание във връзка с допълнителните подварианти на вариант 2а (т.е. коригирани нива на обезщетение и/или множество времеви прагове за обезщетение при закъснение).

Разходите за спазване за въздушни превозвачи са сходни във вариант 2 в сравнение с действащия регламент, но ще се ограничени потенциалът им да нарастват, в случай че все по-голям дял на пътниците поискат обезщетение или при извънредно събитие с голяма продължителност.

Комисията реши да представи предложение в съответствие със заключението на оценката на въздействието, т.е. съответстващо на вариант 2а, което включва общ праг за обезщетение при закъснение от 5 часа за пътувания в ЕС. По отношение на подвариантите предложението не изменя нивата на обезщетение, но въвежда по-дълъг праг за обезщетение при закъснение за пътувания извън ЕС от 3500 km предвид специфичните проблеми, срещани при пътувания на дълги разстояния, за справяне с причините за закъсненията далеч от основната база на въздушния превозвач (9 часа за

пътувания извън ЕС от 3500 до 6000 km, 12 часа за пътувания извън ЕС от повече от 6000 km).

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Правно основание

Предложението се основава на член 100, параграф 2 от ДФЕС.

3.2. Субсидиарност и пропорционалност

На първо място, възможности на държавите членки да действат самостоятелно в защита на потребителите са ограничени, тъй като Регламентът за въздухоплавателните услуги (ЕО) № 1008/2008¹⁰ не позволява на държавите членки да поставят допълнителни изисквания за въздушните превозвачи, извършващи услуги в рамките на ЕС.

На второ място, повечето проблеми, свързани с правата на пътниците във въздушния транспорт се отнасят до различия в прилагането/изпълнението на регламенти (ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 2027/97 в държавите членки, които намаляват правата на пътниците и засягат справедливите условия на конкуренция между въздушните превозвачи. Само координираната намеса на ЕС може да отговори на тези проблеми.

Освен това предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Всички допълнителни разходи за икономическите оператори и националните органи са ограничени до тези, които са необходими за подобряване на прилагането и изпълнението на правата на пътниците. Увеличените разходи, свързани с предоставянето на грижа и помощ или на обезщетение в случай на закъснение, се компенсират от промените на действащите прагове, като така възниква право на обезщетение.

3.3. Подробно обяснение на предложението

3.3.1. Осигуряване на ефективно и последователно изпълнение на правата на пътниците

Предложението има за цел да се подобри изпълнението, като в него се изясняват основните принципи и произтичащите от тях права на пътниците, които в миналото доведоха до много спорове между въздушни превозвачи и пътници; и чрез разширяване и по-добро координиране на политиките по правоприлагане, провеждани на национално равнище.

3.3.1.1. Изясняване на основните принципи

- **Определение за „извънредни обстоятелства“:** в предложението се дава точно определение на понятието в съответствие с Решението на Съда на Европейския съюз по дело C-549/07 (Wallentin-Herman), т.е. събития, които по своето естество или произход на са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол. Освен това, за допълнителна правна сигурност, предложението въвежда неизчерпателен списък от условия, които трябва се разглеждат като извънредни, и обстоятелствата, които не трябва да се разглеждат като извънредни (член 1, параграф 1, буква д) от предложението – член 2, буква м) от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004 и приложение 1).

¹⁰ 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.

- **Право на обезщетение в случай на големи закъснения:** с предложението изрично се въвежда правото на обезщетение в случай на големи закъснения — както бе обявено от Съда на Европейските общности по съединени дела C-407/07 и C-432/07 (Sturgeon) - в текстовете на Регламент (ЕО) № 261/2004. Въпреки това, за да се избегне увеличаване на отменените полети (което по принцип е по-неудобно за пътниците), се предлага да се увеличи времевият праг, след който възниква правото на обезщетение, от три на пет часа за всички пътувания в ЕС. Докато се предлага единен праг за ЕС, за пътувания за/от трети държави прагът ще зависи от разстоянието на пътуването, за да се отчетат практическите проблеми, с които се сблъскват въздушните превозвачи, когато се справят с причините за закъсненията на отдалечени летища (виж по-долу; параграф 3.3.2) (член 1, параграф 5 от предложението – член 6, параграф 2 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- **Право на премаршрутиране:** в предложението се уточнява, че ако въздушният превозвач не може да премаршрутира пътник за свои собствени полети в рамките на 12 часа, трябва да вземе под внимание други превозвачи или други видове транспорт, предмет на наличието на места (член 1, параграф 8 от предложението – член 8, параграф 5 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- **Право на грижа:** където понастоящем времевият праг за грижа зависи от разстоянието на полета (2, 3 или 4 часа), с предложението той се опростява чрез въвеждане на единен времеви праг от 2 часа за полети на всички разстояния (член 1, параграф 5 от предложението – член 6, параграф 1, буква i) от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- **Изпуснат свързващ полет:** предложението потвърждава, че пътници, които изпускат свързващ полет, тъй като техният предишен полет е закъснял, имат право на грижа (предоставя се от оперирания въздушен превозвач на изпуснатия полет, който е в най-добра позиция за предоставяне на такава грижа), и, при някои обстоятелства, право на обезщетение (предоставят се от въздушния превозвач, извършващ закъснелия полет, тъй като в него е причината за общото закъснение). Въпреки това, това право може да се упражнява само когато свързващите полети са част от единен договор за превоз, като в този случай съответните въздушни превозвачи са осведомени и са се ангажирали с предвидената връзка между полетите. Въздушните превозвачи запазват правото да се договарят за разпределянето на разходите помежду си (член 1, параграф 6 от предложението – член 6а от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- **Реорганизация на полет:** в предложението се потвърждава, че пътници, информирани по-малко от две седмици преди първоначално планираното време относно реорганизиране на полет, имат подобни права като пътници на закъснели полети (член 1, параграф 5 от предложението – член 6 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- **Забавяне на пистата:** с предложението ясно се определят правата на пътниците, когато тяхното въздухоплавателно средство се забави на пистата, по-специално правото да слязат след пет часа (в съответствие с правото на възстановяване на средства) (член 1, параграф 5 от предложението – член 6, параграф 5 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).

- **Частична забрана на политиката на неявяване:** с предложението се потвърждава, че на пътниците не може да бъде отказан достъп на борда на връщане от един и същ билет на основание, че те не са ползвали пътуването на отиване. Въпреки това, тази забрана не засяга правото на въздушните превозвачи да налагат определени правила по отношение на последователното използване на полетите в рамките на едно пътуване. Комисията взе решение против пълна забрана на политиката на неявяване, тъй като това би попречило на въздушните превозвачи да предлагат непреки полети на по-ниски цени, отколкото цените на преките полети, и следователно ще бъде във вреда на конкуренцията (член 1, параграф 3, буква б) от предложението – член 4, параграф 4 на изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- **Право на информация:** пътниците следва да имат право на информация относно проблеми с полета, веднага след като информацията е достъпна (член 1, параграф 13 от предложението – член 14 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).

3.3.1.2. Осигуряване на ефективно и последователно налагане на санкции

В предложението се изяснява ролята на националните правоприлагащи органи (НПО), като общото изпълнение ясно се възлага на НПО, докато извънсъдебното разглеждане на индивидуални жалби се възлага на органите за разглеждане на жалби, които могат да се превърнат в органи за алтернативно разрешаване на спорове (ОАРС) в рамките на новата Директива за алтернативно разрешаване на потребителски спорове¹¹. И двата вида органи тясно ще си сътрудничат (член 1, параграф 15 от предложението – членове 16 и 16а от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).

НПО ще приемат по-активна политика за контрол отколкото е действащата в момента и тяхната роля ще бъде разширена по отношение на контрола на спазването на разпоредбите за багажа на Регламент (ЕО) № 2027/97 (и на Конвенцията от Монреал) (член 2, параграф 4 от предложението – член 6б от изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

Обменът на информация и координацията помежду НПО и между НПО и Комисията ще бъдат доразвити със задължения за докладване и официални процедури за координация (член 1, параграф 15 от предложението – член 16б от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).

3.3.1.3. Гарантиране на ефективно разглеждане на индивидуални искове и жалби

Съгласно предложението въздушните превозвачи следва да информират пътниците, по време на резервацията, относно своите процедури за разглеждане на искове и жалби, да предоставят начин за подаване жалби по електронен път и да дават информация за компетентните органи за разглеждане на жалби. От въздушните превозвачи се изисква да отговарят на пътниците в срок от два месеца (член 1, параграф 15 от предложението – член 16а от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).

3.3.2. По-добро отчитане на финансовия капацитет на въздушните превозвачи

Ограничен брой мерки имат за цел да намалят най-големите разходи по Регламент (ЕО) № 261/2004:

¹¹ Виж http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/adr_policy_work_en.htm на

Комисията:

- Правото на обезщетение в случай на закъснение възниква след пет часа за всички пътувания в ЕС. За пътувания за/от трети държави прагът ще зависи от разстоянието на пътуването, за да се отчетат практическите проблеми, с които се сблъскват въздушните превозвачи, когато се справят с причините за закъсненията на отдалечени летища: 5 часа за пътувания извън ЕС от 3500 km или по-малко, 9 часа за пътувания извън ЕС от 3500 до 6000 km и 12 часа за пътувания извън ЕС от 6000 km или повече (член 1, параграф 5 от предложението — член 6, параграф 2 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- В случай на закъснения и отмяна на полети поради извънредни обстоятелства, въздушният превозвач може да ограничава правото на настаняване до 3 нощувки от максимум 100 EUR за нощувка и пътник (член 1, параграф 9 от предложението — член 9, параграф 4 на изменения Регламент (ЕО) № 261/2004). Въпреки това въздействието върху пътниците е намалено от две допълнителни мерки: първо, с по-бързото премаршрутиране следва да се намали рискът от пътници, останали блокирани толкова дълго (виж по-горе); второ, летищата, въздушните превозвачи и други участници във веригата на въздушния транспорт ще се задължат да разработят планове за действие в извънредни ситуации с цел оптимизиране на грижата и подпомагането на блокираните пътници (член 1, параграф 4 от предложението — член 5, параграф 5) от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004). Освен това ограничението в предоставянето на настаняване не се прилага за пътници с намалена подвижност (ПНП), лицата, които ги придружават, бременни жени, хора, нуждаещи се от специфична медицинска помощ и непридружени деца — при условие че въздушният превозвач е бил уведомен за това 48 часа преди обявеното време на излитане (член 1, параграф 11 от предложението — член 11, параграф 3 и член 11, параграф 4 на изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).
- С оглед на особеностите на операциите с малък мащаб (регионалните операции) въздушните превозвачи не са принудени да осигуряват настаняване на пътници на полети на разстояния по-малки от 250 km на въздухоплавателни средства с максимална вместимост от 80 места. Отново, тази дерогация не се прилага за лицата с ограничена подвижност, лицата, които ги придружават, или непридружени деца (членове 1, параграф 9 и член 1, точка 11 от предложението — член 9, параграф 5, член 11, параграф 3 и член 11, параграф 4 на изменения Регламент № 261/2004).
- Предложението уточнява, че националното законодателство не може да ограничава правото на въздушните превозвачи да търсят обезщетение от трети лица, отговорни за закъснения или отменени полети (член 1, параграф 12 от предложението — член 13 от изменения Регламент (ЕО) № 261/2004).

3.3.3. Осигуряване на по-добро изпълнение на правата на пътниците по отношение на неправилно обработен багаж

Като вземат предвид Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания, Хартата на основните права (членове 21 и 26), **пътниците с намалена подвижност** следва да имат същото право на свободно придвижване, свобода на избора и недискриминация като останалите граждани.

Отговорността на въздушните превозвачи по отношение на **оборудването за придвижване** ще бъде увеличена до действителната стойност на оборудването. Това се постига в съответствие с Конвенцията от Монреал, като въздушните превозвачи се

принуждават автоматично дават възможност да се направи специална декларация за интереси, посочена в конвенцията, без допълнителни разходи (член 2, параграф 4 от предложението – член 6а от изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

Предложението увеличава прозрачността по отношение на **допустимия багаж**: Въздушните превозвачи изрично се задължават ясно да посочват допустимия ръчен и регистриран багаж, по време на резервацията и на летището (член 2, параграф 4 от предложението – член 6а от изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

Предложението включва мерки по отношение на **музикални инструменти**. То задължава въздушните превозвачи да приемат малки инструменти в пътническия салон, при спазване на определени условия, и да изяснят своите правила по отношение на превоза на по-големи инструменти в багажното отделение (член 2, параграф 4 от предложението – член 6г, от изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

Като се вземат предвид строгите срокове, предвидени в Конвенцията от Монреал, в рамките на които пътниците могат да подават **искове за неправилно обработен багаж** към въздушните превозвачи, се предлага въздушните превозвачи да издават формуляр за заявление на летището, където пътниците могат да се оплакват от закъснял, повреден или изгубен багаж (като общия доклад за нередност при превоз на багаж) и след това да приемат това като иск за целите на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета и Конвенцията от Монреал (член 2, параграф 1 от предложението – член 3, параграф 2 от изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

Съгласно предложението, националните правоприлагащи органи, определени съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004, също така ще отговарят за **изпълнението** на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета, които се отнасят до правата на пътниците по отношение на закъснял, изгубен или повреден багаж (член 2, параграф 4 от предложението – член 6б от изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

3.3.4. Привеждане на общите ограничения на отговорността в съответствие с инфлацията на цените

Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета, изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002, въвежда Конвенцията от Монреал в правото на ЕС и разширява нейния обхват за вътрешни полети (в допълнение към международните полети). Конвенцията определя граници на отговорността по отношение на превоза на пътници, багаж и товари, които са коригирани нагоре с 13,1 %, считано от 30 декември 2009 г. Настоящото предложение актуализира границите в регламента на ЕС, за да се вземат предвид тези преразгледани стойности в Конвенцията (член 2, параграф 2 и член 2, параграф 3 и приложение 2 от предложението – член 5, параграф 2 и член 6, параграф 1, и приложението на изменения Регламент (ЕО) № 2027/97).

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹²,

като взе предвид становището на Комитета на регионите¹³,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91¹⁴ и Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж¹⁵ значително допринесоха за защита на правата на пътниците във въздушния транспорт, когато техните планове за пътуване могат да се реализират поради отказан достъп на борда, големи закъснения, отмяна на полет или неправилно обработен на багаж.
- (2) Редица недостатъци, установени при упражняване на правата, предвидени в регламентите, обаче попречиха на реализирането на пълния им потенциал по отношение на защитата на пътниците. За гарантирането на по-ефективно, по-ефикасно и по-последователно упражняване на правата на пътниците във въздушния транспорт в целия Съюз са необходими редица поправки в сегашната правна рамка. Това бе подчертано в доклада на Комисията за гражданството на ЕС за 2010 г. относно премахване на пречките за упражняване на правата на

¹² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁴ ОВ L46, 17.2.2004 г., стр.1

¹⁵ ОВ L 290, 17.10.1997 г., стр. 1.; изменен в ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2

гражданите на ЕС¹⁶, в който се обявят мерки за осигуряване на единен набор от права и по-специално за пътниците на въздушния транспорт и правилното изпълнение на тези права.

- (3) С цел увеличаване на правната сигурност за въздушните превозвачи и пътниците е необходимо по-точно определение на понятието „извънредни обстоятелства“, което взема предвид Решение на Съда на Европейския съюз по дело C-549/07 (Wallentin-Hermann). Това определение следва да бъде допълнително изяснено чрез неизчерпателен списък на обстоятелства, които са ясно определени като извънредни или не.
- (4) В дело C-173/07 (Emirates) Съдът на Европейския съюз постанови, че понятието „полет“ по смисъла на Регламент (ЕО) № 261/2004 трябва да се тълкува като състоящо се от операция по въздушен транспорт, „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут. За да се избегне несигурността, следва да се предостави ясно определение за „полет“, както и за свързаните с това понятия „свързващ полет“ и „пътуване“.
- (5) По дело C-22/11 (Finnair) Европейският съд реши, че понятието „отказан достъп на борда“ следва да се тълкува като не само като отказан достъп на борда в случаите на повече продадени билети, отколкото са наличните места, но и при отказан достъп на борда на други основания, като по оперативни причини. Предвид това потвърждение, няма причина да се променя настоящото определение на „отказан достъп на борда“.
- (6) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирали въздушен транспорт като част от пакетно пътуване. Трябва обаче да се поясни, че пътниците не могат да натрупват съответните права, по-специално съгласно настоящия регламент и Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки¹⁷. Пътниците следва да могат да избират съгласно кое право да въведат искове си, но не следва да имат право да натрупват обезщетения за същия проблем в съответствие с двата правни акта. Пътниците не трябва да се притесняват за това как въздушните превозвачи и туроператорите разпределят тези иски помежду си.
- (7) С цел подобряване на равнищата на защита, на пътниците следва да не им бъде отказан достъп на борда на полета на връщане от двупосочен билет (обратен полет), тъй като те не са предприели пътуването на отиване.
- (8) Понастоящем пътниците понякога са санкционирани за грешки в изписването на своите имена с прилагането на наказателни административни такси. Разумни корекции на грешки в резервацията следва да се предоставят безплатно, при условие че това не предполага промяна на час, дата, маршрут или на пътника.
- (9) Следва да се уточни, че в случай на отмяна на полет изборът между получаване на възстановяване на средствата, продължаване на пътуването чрез премаршрутиране или пътуване на по-късна дата се прави от пътника, а не на въздушния превозвач.
- (10) Летищата и ползвателите на летището като въздушните превозвачи и дружества за наземно обслужване следва да си сътрудничат, за да се сведе до минимум

¹⁶ COM(2010) 603 окончателен
¹⁷ ОВ L158, 23.6.1990 г., стр.59

въздействието на множество проблеми на полета върху пътниците чрез осигуряване на грижи и премаршрутиране. За тази цел те следва да подготвят планове за действие в извънредни ситуации и да си сътрудничат при разработването на такива планове.

- (11) Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да включва правото на обезщетение за пътниците, претърпели дълги закъснения, в съответствие с решението на Съда на Европейския съюз по съединени дела C-402/07 и C-432/07 (Sturgeon). Същевременно праговете, над които закъсненията пораждат право на обезщетение, следва да бъдат увеличени, за да се отчете финансовото въздействие върху сектора и за да се избегне увеличаване на честотата на отменените вследствие на това полети. За да се гарантира, че за пътуващите в ЕС граждани съществуват еднакви условия за обезщетение, прагът следва да е един и същ за всички пътувания в Съюза, но следва да зависи от разстоянието на полета за пътувания от и за трети държави, за да се отчетат оперативните трудности, с които се сблъскват въздушните превозвачи, когато се справят със закъснения на отдалечени летища
- (12) С цел да се гарантира правна сигурност, Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да изрично да потвърди, че промяната на разписанията на полетите има подобно въздействие върху пътниците като големите закъснения и следва да поражда подобни права.
- (13) За пътниците, изпуснали свързващ полет, следва да се осигури необходимата грижа, докато чакат премаршрутиране. В съответствие с принципа на равно третиране такива пътници следва да могат да предявят иск за обезщетение на същата основа като пътниците, чиито полети са закъснели или са отменени в контекста на закъснението при достигане на крайния пункт на пристигане на пътуването им.
- (14) За да се подобри защитата на пътниците, следва да се изясни, че забавените пътници се ползват от права на грижа и обезщетение, независимо от това дали те чакат на летищния терминал или вече са седнали на борда на въздухоплавателното средство. Въпреки това, тъй като последните нямат достъп до услуги, предлагани в терминала, техните права трябва да бъдат увеличени по отношение на основните нужди и по отношение на правото на слизване.
- (15) Когато пътник е избрал премаршрутиране при първа възможност, въздушният превозвач често прави премаршрутирането зависимо от наличността на свободни места на собствените си полети, като по този начин отказва на своите пътници възможността да бъдат премаршрутирани по-бързо чрез алтернативни услуги. Следва да се установи, че след изтичането на определен срок превозвачът следва да предлага премаршрутиране на полети на друг превозвач или с други видове транспорт, когато премаршрутирането може да се ускори. Алтернативното премаршрутиране следва да бъде в зависимост от наличността на свободни места.
- (16) Понастоящем въздушните превозвачи са изправени пред неограничена отговорност за настаняване на пътниците в случай на извънредни обстоятелства с голяма продължителност. Тази несигурност, свързана с липсата на предвидимо ограничение във времето, може да породри риск от заплахата за финансовата стабилност на превозвача. Следователно въздушният превозвач следва да е в състояние да ограничава предоставянето на грижа след определен срок. Освен това изготвянето на планове за действие в извънредни ситуации и бързото

премаршрутиране следва да намалят риска от пътници, останали блокирани за дълги периоди от време.

- (17) Упражняването на някои права на пътниците, по-специално правото на настаняване, се е доказало като непропорционално спрямо приходите на въздушните превозвачи за някои дейности с малък мащаб. Полети, извършвани от малки въздухоплавателни средства на кратки разстояния, следва да бъдат освободени от задължението да плащат за настаняване, въпреки че превозвачът трябва все пак да помогне на пътника да се настани.
- (18) За лицата с увреждания, лицата с намалена подвижност и други лица със специални нужди, като например непридружени деца, бременни жени или лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, може да се окаже трудно да си осигурят настаняване при проблеми с полета. Следователно, ограниченията на правото за настаняване в случаи на извънредни обстоятелства или за регионални дейности следва да не се прилагат за тези категории пътници.
- (19) Настоящите равнища на големи закъснения и отменени полети в ЕС не се дължат единствено на въздушните превозвачи. С цел стимулиране на всички участници във веригата на въздухоплаването да търсят ефикасни и навременни решения за намаляване до минимум на неудобствата, които големите закъснения и отменените полети причиняват на пътниците, въздушните превозвачи следва да имат право да търсят обезщетение от трети страни, които са допринесли за събитието, от което възниква задължението за обезщетяване или други задължения.
- (20) Пътниците следва не само да бъдат правилно информирани за своите права в случаи проблеми с полета, но те също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за тях, веднага след като информацията е налична. Тази информация следва също така да се предоставя, когато пътникът е придобил документа за превоз чрез посредник, установен в Съюза.
- (21) С цел да се осигури по-добро изпълнение на правата на пътниците, ролята на националните правоприлагащи органи следва да бъде по-точно определена и ясно разграничена от разглеждането на индивидуални жалби на пътниците.
- (22) Пътниците следва да бъдат надлежно информирани относно съответните процедури за подаване на иски и жалби до въздушни превозвачи и следва да получат отговор в рамките на разумен срок. Пътниците следва също да имат възможността да се оплакват от въздушните превозвачи чрез извънсъдебни мерки. Въпреки това, тъй като правото на ефективни правни средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да възпрепятстват нито да попречат на достъпа на пътниците до съд.
- (23) По дело C-139/11 (Moré срещу KLM) Съдът на Европейския съюз поясни, че сроковете за предявяване на иски за обезщетение се определят в съответствие с националното законодателство на всяка държава членка.
- (24) Редовен поток от информация между Комисията и правоприлагащите органи би позволил на Комисията да изпълнява по-добре своята роля да контролира и координира националните органи и да ги подкрепя.
- (25) С цел осигуряване на еднакви условия за прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с

Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹⁸.

- (26) Процедурата по консултиране следва да се използва за приемането на решения за изпълнение по отношение на съдържанието на докладите за дейността, предоставени от държавите членки на Комисията.
- (27) С цел да се гарантира, че нансянето на вреди или загуба на оборудване за предвижване се обезщетява в пълен размер на стойността, като въздушните превозвачи следва да предлагат на лицата с намалена подвижност възможност безплатно да представят специална декларация за интереси, която съгласно Конвенцията от Монреал им позволява да търсят пълно обезщетение за загуба или вреда.
- (28) Пътниците понякога не са наясно относно размерите, теглото и броя на багажа, който могат да вземат на борда. С цел гарантиране, че пътниците са напълно наясно относно допустимия багаж включен в техния билет, както за ръчния, така и за регистрирания багаж, въздушните превозвачи следва ясно да посочват допустимия багаж при резервация и на летището.
- (29) Музикалните инструменти следва, доколкото е възможно, да се приемат като багаж в пътническия салон, а когато това е невъзможно, следва, когато е възможно, да бъдат превозвани при подходящи условия в багажното отделение на въздухоплавателното средство. Регламент (ЕО) № 2027/97 следва да бъде съответно изменен.
- (30) За да се гарантира правилното и последователно прилагане на правата, предоставени на пътниците с Регламент (ЕО) № 2027/97, националните правоприлагащи органи, определени съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 следва също така да контролират и изпълняват правата съгласно Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета.
- (31) Предвид кратките срокове за подаване на жалби за загубен, повреден или закъснял багаж въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците възможност да подадат жалба чрез предоставяне на формуляр за жалба на летището. Това може да бъде също така под формата на общ доклад за нередност при превоз на багаж.
- (32) Член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 2027/97¹⁹ на Съвета вече не е актуален, тъй като въпросите на застраховането вече се регулират от Регламент (ЕО) № 785/2004. Следователно следва да бъде заличен.
- (33) Необходимо е изменение на паричните граници, посочени в Регламент (ЕО) № 2027/97, за да се вземат предвид икономическите развития, преразгледани от Международната организация на гражданската авиация (ИКАО) през 2009 г. в съответствие с член 24, параграф 2 на Конвенцията от Монреал.

¹⁸ ОВ L55, 28.2.2011 г., стр.13

¹⁹ Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи по отношение на превоза на пътници и техния багаж по въздуха (ОВ L 285, 17.10.1997 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2).

- (34) С цел да се осигури непрекъснато съответствие между Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета и Конвенцията от Монреал, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Това правомощие ще даде възможност на Комисията да изменя паричните граници, изразени в Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета, в случай че те се адаптират от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) в съответствие с член 24, параграф 2 на Конвенцията от Монреал.
- (35) 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 интегрирането на хората с увреждания, правото на ефективно средство на правна защита и на справедлив съдебен процес.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1. Член 2 се изменя, както следва:

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

„въздушен превозвач на Общността“ означава въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1008/2008 от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността.²⁰

б) Определението в буква г) се заменя със следното:

„организатор“ означава лице, по смисъла на член 2, параграф 2 от Директива на Съвета 90/314/ЕИО от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки²¹;

в) Определението в буква и) се заменя със следното:

„лица с намалена подвижност“ означава всички лица, както са определени в член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 1107/2006 относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт²²;

г) Следното изречение се добавя към определението за „отмяна“ в буква л):

„Полет, при който въздухоплавателното средство е излетяло, но, поради каквато и да е причина, впоследствие е било принудено да кацне на летище, различно от крайния пункт на пристигане или да се завърне на отправното летище, се счита за отменен полет.“

д) Добавят се следните определения:

²⁰ ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3.

²¹ ОВ L158, 23.6.1990 г., стр. 59

²² ОВ L204, 26.7.2006 г., стр. 1

- „м) „извънредни обстоятелства“ означава обстоятелства, които по своя характер не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на засегнатия въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол. За целите на настоящия регламент, извънредни обстоятелства включват обстоятелствата, посочени в приложението;
- н) „полет“ означава въздушно-транспортна операция между две летища; Междинни спирания единствено за технически и оперативни цели не се вземат под внимание;
- о) „свързващ полет“ означава полет, който, по силата на единен договор за превоз, е предназначен да позволи на пътника да достигне до пункт за прехвърляне, за да излети с друг полет, или когато е целесъобразно в контекста, означава другият полет, заминаващ от пункта за прехвърляне.
- п) „пътуване“ означава полет или продължаване на серия от свързващи полети за превоз на пътници от летището на излитане до крайния пункт на пристигане в съответствие с договор за превоз;
- р) „летище“ означава всяко пространство, специално пригодно за приземяване, излитане и маневриране на въздухоплавателни средства, в това число помощните инсталации, които може да се включват в тези операции за нуждите на въздушното движение и обслужване, включително инсталациите, необходими за подпомагане на търговското въздушно обслужване;
- с) „управляващ орган на летището“ означава всеки орган, който, в зависимост от случая, в съчетание или не с други дейности, има за цел съгласно националните закони и подзаконови актове или договори администрирането и управлението на инфраструктурите на летището или на летищната мрежа, и съгласуването и контрола на дейностите на различните оператори, действащи на съответните летища или мрежи от летища;
- т) „цена на билет“ означава пълната цена, платена за билета и включваща въздухоплавателната тарифа, както и всички приложими данъци, такси, допълнителни такси и възнаграждения, изплащани за всички незадължителни и задължителни услуги, включени в билета;
- у) „цена на полет“ означава стойността, получена чрез умножаване на билета по съотношението между разстоянието на полета и общото разстояние на пътуването (ията), включено (и) в билета;
- ф) „час на излитане“ означава часът, когато въздухоплавателното средство напуска самолетната стоянка за заминаване, чрез изтласкване или на собствен ход (извънблоково време);
- х) „час на пристигане“ означава часът, когато въздухоплавателното средство достига самолетната стоянка за пристигане и ръчната спирачка за паркиране е включена (блоково време);
- ц) „забавяне на пистата“ означава, при заминаване, времето, когато въздухоплавателното средство е на място между началото на качването на пътниците на борда и часа на излитане на въздухоплавателното средство или, при пристигане, времето между кацането на въздухоплавателното средство и началото на слизането на пътниците от борда;

- ч) „нощ“ означава периода между полунощ и 6,00 ч. сутринта;
- ю) „непридружени деца“ означава деца, които пътуват без придружаващ родител или настойник и за които въздушният превозвач е поел отговорност за полагане на грижа в съответствие с публикуваните правила.“
2. Член 3 се изменя, както следва:
- а) Параграф 2 се заменя със следния текст:
- „Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:
- а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, с изключение на случаите на отмяна, посочени в член 5, и в случай на промяна на разписанието, посочен в член 6, се представят за качване на борда,
- като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, организатора или упълномощен пътнически агент,
- или, ако не е посочен час,
- не по-късно от 45 минути преди часа на излитане по разписание; или
- б) са прехвърлени от въздушния превозвач или организатор от полета, за който са имали резервация, на друг полет, независимо от причината.
- б) Параграф 4 се заменя със следния текст:
- „4. Без да се засягат разпоредбите на член 8, параграф 6, настоящият регламент се прилага само за пътници, транспортирани с моторизирано въздухоплавателно средство с неподвижно крило. Въпреки това, когато една част от пътуването се извършва в съответствие с договор за превоз с друг вид транспорт или от хеликоптер, настоящият регламент се прилага за цялото пътуване и частта от пътуването, която се извършва чрез друг вид транспорт, се счита за свързващ полет за целите на настоящия регламент.“
- в) Параграф 6 се заменя със следния текст:
- ‘6. Настоящият регламент се прилага също така за пътниците, превозвани съгласно договори за пакетните туристически пътувания, но следва да не засяга правата на пътниците съгласно Директива 90/314/ЕИО. Пътникът има право да представя искове съгласно настоящия регламент и Директива 90/314/ЕИО на Съвета, но не може по отношение на същите факти да натрупва права съгласно двата правни акта, ако с правата се гарантира еднакъв интерес или имат една и съща цел. Настоящият регламент не се прилага в случаите, когато пакетна екскурзия се отменя или закъснява по причини, различни от отмяната или закъснението на полета.“
3. Член 4 се изменя, както следва:
- а) Параграф 3 се заменя със следния текст:
- „3. Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги обезщетява незабавно по член 7 и им предоставя необходимата помощ по член 8. Когато пътникът избере премаршрутиране при първа възможност в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) и когато часът на излитане е най-малко два часа след първоначалния

час за излитане, опериращият въздушен превозвач оказва помощ на пътника съгласно член 9.“

б) Добавят се следните два параграфа:

„4. Параграфи 1, 2 и 3 се прилагат също така и за двупосочни билети, когато на пътника е отказан достъп на борда на връщане въз основа на това, че той не е ползвал пътуването на отиване или не е платил допълнителна такса за тази цел.

5. Когато пътник, или посредник, действащ от името на пътника, докладва правописна грешка в името на един или на няколко пътници, включени в същия договор за превоз, която може да доведе до отказ за качване на борда, въздушният превозвач трябва да я коригира поне веднъж до 48 часа преди заминаването без допълнителни такси за пътника или на посредника, с изключение на случаите, когато той е възпрепятстван от националното или международното право. “

4. Член 5 се изменя, както следва:

а) В параграф 1, букви а) и б) се заменят със следните:

„а) получават от опериращия въздушен превозвач правото на избор между възстановяване на цената, продължаване на тяхното пътуване с премаршрутиране или пътуване на по-късна дата, в съответствие с член 8; и

„б) получават от опериращия въздушен превозвач в случай на премаршрутиране, когато нормално очаквания час на излитане на полета е най-малко 2 часа след планираното заминаване на отменен полет, грижата, посочена в член 9, и“

б) Параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства и не е могло да бъде избегната, дори да са били взети всички необходими мерки. Такива извънредни обстоятелства могат да се приемат за основателни само доколкото засягат съответния полет или предишния полет, извършван от същото въздухоплавателно средство. “

в) Добавя се следният параграф 5:

„5. На летища, чийто годишен трафик е не по-малък от 3 милиона пътници в продължение на най-малко три последователни години, управляващият орган на летището гарантира, че операциите на летището и ползвателите на летището, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, се координират чрез подходящ план за действие в извънредни ситуации с оглед на възможни случаи на множество отменени и/или закъснели полети, което ще доведе до значителен брой пътници, блокирани на летището, включително в случаите на несъстоятелност или отнемане на оперативния лиценз на въздушен превозвач. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя, за да осигури подходяща информация и помощ на блокираните пътници. Управляващият орган на летището съобщава плана за действие в извънредни ситуации и измененията към него на националния правоприлагащ орган, определен в съответствие с член 16. На всички летища под гореспоменатия праг управляващият орган на летището полага усилия в рамките на разумното за координиране на ползвателите на летището и

осигуряване на помощ и информация за блокираните в такива ситуации пътници.“

5. Член 6 се заменя със следния текст:

‘Член 6

Голямо закъснение

1. Когато опериращ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее, или когато опериращ превозвач отложи началото на полета, след първоначално предвидения час на излитане по разписание, превозвачът предлага на пътниците следното:

- i) когато закъснението е минимум два часа, помощта посочена в член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2; и
- ii) когато закъснението е минимум пет часа и включва една или повече нощи, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и
- iii) когато закъснението е минимум пет часа, помощта, посочена в член 8, параграф 1, буква а).

2. Пътниците имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с член 7 в случаите, когато пътникът пристига в крайния пункт на пристигане:

- а) пет или повече часа след времето на пристигане по разписание за всички пътувания в рамките на Общността и за пътувания до/от трети страни на разстояние до 3500 km;
- б) девет или повече часа след времето на пристигане по разписание за пътувания до/от трети страни на разстояние между 3500 km и 6000 km;
- в) дванадесет или повече часа след времето на пристигане по разписание за пътувания до/от трети страни на разстояние от 6000 km или повече;

3. Параграф 2 се прилага и в случаите, когато опериращият въздушен превозвач е променил времето за излитане и на пристигане по разписание, като така е предизвиквал закъснение в сравнение с времето на пристигане по първоначалното разписание, освен ако пътникът не е информиран за промените в разписанието повече от петнадесет дни преди първоначално предвиденото време на излитане.

4. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен за изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че закъснението или промяната на разписанието е причинена от извънредни обстоятелства и че закъснението или промяната на разписанието не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки. Такива извънредни обстоятелства могат да се приемат за основателни само доколкото те засягат съответния полет или предишния полет, извършван от същото въздухоплавателно средство.

5. Според ограниченията, свързани с безопасността, когато забавянето на пистата надвишава един час, опериращият въздушен превозвач предоставя безплатен достъп до тоалетни и питейна вода, осигурява подходящо отопление или охлаждане на пътническия салон, и гарантира, че адекватни медицински грижи са на разположение, ако е необходимо. Когато забавянето на пистата

достигне максимума от пет часа, въздухоплавателното средство се връща на изхода или друго подходящо място за слизване, където на пътниците се разрешава да слязат и да се ползват от същата помощ, посочена в параграф 1, освен ако съществуват причини, свързани с безопасността или сигурността, поради които въздухоплавателното средство не може да напусне своята позиция на пистата.“

6. Вмъква се следният член:

‘Член 6а

Изпуснат свързващ полет

1. Когато пътник изпусне свързващ полет в резултат на закъснение или промяна на разписанието на предходен полет, въздушният превозвач от Общността, извършващ последващия свързващ полет, предлага на пътника:

i) Помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2, ако времето на изчакване за свързващия полет бъде удължено с най-малко два часа; и

ii) Премаршрутиране, както е посочено в член 8, параграф 1, буква б); и

iii) Когато времето на излитане по разписание на алтернативен полет или друг транспорт, предоставен съгласно член 8, е поне 5 часа след началото на изпуснатия полет, а закъснението обхваща една или повече нощи, помощта, посочена в член 9, параграф 1, букви б) и в).

2. Когато пътник изпусне свързващ полет на летище в ЕС в резултат на закъснение на предходен свързващ полет, пътникът има право на обезщетение от въздушния превозвач от Общността, който изпълнява този полет в съответствие с член 6, параграф 2. За тази цел закъснението се изчислява въз основа на времето за пристигане в крайния пункт, както е по разписание.

3. Параграф 2 се прилага без да се засягат каквито и да било договорености за обезщетения, постигнати между засегнатите въздушни превозвачи.

4. Параграфи 1 и 2 се прилагат също така и за въздушни превозвачи от трети страни, които изпълняват свързващ полет от или до летище в ЕС.“

7. Член 7 се изменя, както следва:

а) В параграф 1 думата „полети“ се заменя с „пътувания“.

б) параграфи 2, 3 и 4 се заменят със следното:

2. Когато пътникът е избрал продължаването на своето пътуване съгласно член 8, параграф 1, буква б), правото на обезщетение може да възникне само веднъж по време на неговото пътуване до крайния пункт на пристигане, дори ако има нова отмяна или пропуснат свързващ полет при пренасочване.

3. Обезщетението, посочено в параграф 1, се изплаща в брой, чрез електронен банков превод, банково нареждане или банкови чекове.

4. Разстоянията, дадени в параграф 1, се измерват по метода на маршрута по голямата окръжност.

5. Въздушният превозвач може да постигне доброволно споразумение с пътника, което заменя разпоредбите относно обезщетението, посочени в параграф 1, при условие че това споразумение се потвърждава от документ,

подписан от пътника, в който се напомня на същия за правата му на обезщетение съгласно настоящия регламент.“

8. Член 8 се заменя със следния текст:

‘Член 8

Право на възстановяване на средства или премаршрутиране

1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага безплатно избор между три варианта:

а) — възстановяване до седем дни, съгласно искането на пътника, по силата на член 7, параграф 3, на цената на полета, за част или части от неосъществения път, и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,

— обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;

б) продължаване на планираното от пътниците пътуване чрез премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или

в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места.

2. параграф 1, буква а) се прилага също за пътници, чиито полети формират част от пакет, освен правото на възстановяване стойността на билета, когато такова право възниква съгласно Директива 90/314/ЕИО.

3. Ако опериращ въздушен превозвач предлага на пътника полет до или от летище алтернативно на това, за което е била направена резервацията, опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърляне на пътника от това алтернативно летище до това, за което е направена резервацията, или, по отношение на крайния пункт на пристигане, до друга съседна дестинация, със съгласието на пътника.

4. Когато е съгласувано с пътника, за обратния полет или полети, посочени в параграф 1, буква а), или за премаршрутирането, посочено в параграф 1, буква б) или в), могат да се използват услуги, извършвани от друг въздушен превозвач, различен маршрут, или друг вид транспорт.

5. Ако пътниците изберат възможността, посочена в параграф 1, буква б), и в зависимост от наличността, те имат правото на премаршрутиране чрез друг въздушен превозвач или друг вид транспорт, когато опериращият въздушен превозвач не може да им предложи собствените си услуги и подходящо разписание, за да се достигне до крайния пункт на пристигане в рамките на 12 часа след времето за пристигане по разписание. Независимо от разпоредбите на член 22, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008²³, другият въздушен превозвач или превозвач от друг тип транспорт не определят цена за договарящия превозвач, която надхвърля средната цена, плащана от собствените им пътници за аналогични услуги през последните три месеца.

²³

ОВ L293, 31.10.2008 г., стр. 3

6. Когато на пътниците се предложи, съгласно параграф 1, частично или цялостно премаршрутизиране чрез друг вид транспорт, настоящият регламент се прилага за случаите на превоз, извършван от този друг вид транспорт, както ако беше извършен от въздухоплавателни средства с неподвижно крило.“
9. Член 9 се изменя, както следва:
- а) параграф 1, буква в) се заменя със следното:
- „в) превоз между летището и мястото за настаняване (хотел, местожителството на пътника или други) “
- б) Добавят се следните параграфи:
- '4. Ако опериращият въздушен превозвач може да докаже, че отмяната, закъснението или промяната на разписанието е причинена от извънредни обстоятелства, и че същите не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки, той може да ограничи общите разходи за настаняване, посочени в параграф 1, буква б), до размер от 100 EUR за нощувка и на пътник и при максимум 3 нощувки. Ако опериращият въздушен превозвач избере да прилага това ограничение, то трябва въпреки това да предостави на пътниците информация за наличните възможности за настаняване след периода от три нощи в допълнение на непрекъсващото задължение за предоставяне на информация, посочено в член 14.
5. Задължението да предлага настаняване по параграф 1, буква б) не се прилага, когато съответният полет е от 250 km или по-малко, както и предвиден за изпълнение от въздухоплавателно средство с максимална вместимост 80 места или по-малко, освен когато става въпрос за свързващ полет. Ако опериращият въздушен превозвач избере да прилага това освобождаване от изискванията, той все пак предоставя на пътниците информация за възможностите за настаняване.
6. Ако пътник избере възстановяване съгласно член 8, параграф 1, буква а), когато се намира на летището на заминаване, или избере премаршрутиране на по-късна дата, съгласно член 8, параграф 1, буква в), пътникът няма да има повече права по отношение на грижа, осигурявана в съответствие с член 9, параграф 1 във връзка със съответния полет.“
10. В член 10, параграф 2, букви а), б) и в), терминът „цена на билета“ се заменя с „цена на полета“.
11. Към член 11 се прибавя следният параграф:
- '3. Опериращият въздушен превозвач не прилага ограниченията, предвидени в член 9, параграфи 4 и 5, ако пътникът е лице с намалена подвижност или всяко лице, придружаващо го/я, непридружено дете, бременна жена или лице, нуждаещо се от специфична медицинска помощ, при условие че въздушният превозвач или неговият представител, или организаторът е бил уведомен за техните специфични нужди поне 48 часа преди времето на излитане на по разписание. Счита се, че това уведомление обхваща цялото пътуване, както и полета на връщане, ако и двете пътувания са договорени с един и същ въздушен превозвач.“
12. Член 13 се заменя със следния текст:

‘Член 13

Право на обезщетение

В случаите, когато опериращ въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент или от националното законодателство не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение за разходите, направени съгласно настоящия регламент, от трети страни, които са допринесли за събитието, от което възниква задължението за обезщетяване или други задължения.“

13. Член 14 се заменя със следния текст:

‘Член 14

Задължения за информиране на пътниците

1. Управляващият орган на летището и опериращият въздушен превозвач гарантират, че на гишетата за регистрация (включително на автоматите за самостоятелна регистрация) и на изхода за отвеждане на борда е поставено ясно четливо за пътниците съобщение, съдържащо следния текст: „Ако Ви е отказан достъп на борда или ако Вашият полет се отмени или закъснее най-малко с два часа, помолете на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда да Ви предоставят съобщението, определящо Вашите права, особено по отношение на помощ и евентуално обезщетение.“

2. Опериращ въздушен превозвач, отказващ достъп на борда или отменящ полет, предоставя на всеки засегнат пътник писмено съобщение, в което са установени правилата за обезщетение и предоставяне на помощ в съответствие с настоящия регламент, включително информация за възможните ограничения съгласно член 9, параграф 4 и член 9, параграф 5). Той предоставя еквивалентно съобщение на всеки пътник, засегнат от закъснение или промяна на разписанието от най-малко два часа. Данните за контакт на компетентните органи, които разглеждат подадени жалби, определени в член 16а, също се предоставят на пътника в писмена форма.

3. По отношение на незрящите лица и на лицата с увредено зрение, разпоредбите на този член се прилагат с използване на подходящи алтернативни средства.

4. Управляващият орган на летището гарантира, че общата информация относно правата на пътниците, е ясно изложена на видно място в предназначенията за пътници зона на летището. Той е длъжен също да гарантира, че пътниците, които се намират на летището, са информирани за отмяната на полета им, както и относно техните права, в случай че въздушният превозвач неочаквано прекрати дейността си, например при обявяване на несъстоятелност или отнемане на оперативния му лиценз.

5. В случай на отмяна или закъснение при заминаване, пътниците се информират от опериращия въздушен превозвач относно ситуацията във възможно най-кратък срок и във всеки случай не по-късно от 30 минути след времето за излитане по разписание, както и на очакваното време на заминаване, още щом такава информация е на разположение, при условие че въздушният превозвач е получил данни за контакт на пътника в съответствие с параграфи 6 и 7, ако билетът е закупен чрез посредник.

6. Когато пътникът не закупува билет директно от опериращия въздушен превозвач, а чрез посредник, установен в рамките на Съюза, този посредник предоставя данните за контакт на пътника на въздушния превозвач, при условие, че пътникът е дал своето изрично и писмено разрешение за това. Това разрешение може да се даде само въз основа на право на избор от негова страна. Въздушният превозвач може да използва тези данни за контакт само с цел изпълнение на задължението за предоставяне на информация по настоящия член, а не за маркетингови цели и заличава данните за контакт в срок от 72 часа след приключване на договора за превоз. Обработката на тези данни, достъпа до тях и съхранението им се гарантират в съответствие с Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно защитата на физическите лица по отношение на обработката на личните данни и свободното движение на такива данни²⁴.

7. Посредникът се освобождава от прилагането на параграф 6, ако може да докаже съществуването на алтернативна система, която гарантира, че пътникът е информиран без предаване на съответните данни за контакт.“

14. Член 16 се заменя със следния текст:

‘Член 16

Осигуряване на изпълнението

1. Всяка държава членка определя национален правоприлагащ орган, който отговаря за осигуряване на изпълнението на настоящия регламент по отношение на полети от летища, разположени на нейна територия и полети от трета страна до такива летища. Държавите членки информират Комисията за органа, определен съгласно настоящия параграф.

2. Националният правоприлагащ орган строго контролира спазването на изискванията на настоящия регламент и взема необходимите мерки, за да гарантира зачитането на правата на пътниците. За тази цел въздушните превозвачи и управляващите органи на летищата предоставят съответните документи на националния правоприлагащ орган по негово искане. С цел да изпълнява своите функции, националният орган следва да вземе предвид също така подадената му информация от органа, който е определен съгласно член 16а. Той може също така да взема решения относно действията за осигуряване на изпълнението въз основа на индивидуалните жалби, предавани от органа, определен съгласно член 16а.

3. Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, са ефективни, съразмерни и с възпиращ ефект.

4. Когато органите, определени съгласно членове 16 и 16а се различават, се създават механизми за докладване, като така се осигурява обмен на информация между различните органи, за да се помогне на националния правоприлагащ орган да изпълнява своите задачи, свързани с надзора и осигуряването на изпълнението, както и на органа, определен съгласно член 16а да събира информацията, необходима за разглеждане на индивидуални жалби.

5. За всяка година, най-късно до края на април месец на следващата календарна година, националните правоприлагащи органи трябва да публикуват

²⁴

ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

статистически данни за дейността си, включително относно наложените санкции.

6. Въздушните превозвачи съобщават своите данни за контакт по въпроси, обхванати от настоящия регламент, на националните правоприлагащи органи на държавите членки, в които те оперират.

15. Вмъкват се следните членове:

‘Член 16а

Искове и жалби на пътници

1. По време на резервацията въздушните превозвачи предоставят информация на пътниците относно процедурите по разглеждане на техните искове и жалби във връзка с правата, установени в настоящия регламент, както и относно съответните адреси за контакт, до които пътниците могат да подават искове и жалби, включително посредством електронни средства. Въздушният превозвач е длъжен да информира пътниците за органа или органите, компетентни за разглеждане на жалбите на пътниците.

2. Ако пътник иска да подаде жалба до въздушния превозвач по отношение на своите права съгласно настоящия регламент, то той следва да я подаде в срок до 3 месеца от датата, на която полетът е бил изпълнен или е бил предвиден за изпълнение. В рамките на 7 дни от получаване на жалбата превозвачът потвърждава на пътника, че я е получил. В срок от два месеца от получаване на жалбата превозвачът предоставя пълен отговор на пътника.

3. В съответствие със съответното законодателство на равнище ЕС и на национално равнище всяка държава членка определя национален орган или органи, отговорни за извънсъдебно разрешаване на спорове между въздушните превозвачи и пътниците по отношение на правата, попадащи в обхвата на настоящия регламент.

4. Всеки пътник може да подаде жалба пред всеки национален орган, определен съгласно параграф 3, относно предполагаемо нарушение на настоящия регламент на всяко летище, намиращо се на територията на държава членка, или което се отнася до всички полети от трета страна към летище, разположено на тази територия. Подобни жалби могат да бъдат подавани най-рано два месеца, след като жалбата е била подадена до съответния превозвач, освен ако превозвачът вече е дал окончателен отговор на тази жалба.

5. В рамките на 7 дни от получаване на жалбата, определеният орган потвърждава, че я е получил и изпраща копие до съответния национален правоприлагащ орган. Срокът за предоставяне на окончателен отговор на жалбоподателя не трябва да надвишава три месеца от получаването на жалбата. Копие от окончателния отговор също се предоставя на националния правоприлагащ орган.

Член 16б

Сътрудничество между държавите членки и Комисията

1. Комисията подкрепя диалога между държавите членки относно тълкуването и прилагането на настоящия регламент чрез комитета, посочен в член 16в.

2. Държавите членки предоставят всяка година доклад за дейността си на Комисията, най-късно до края на април месец на следващата календарна

година. Комисията може да вземе решение относно въпросите, които трябва да бъдат разгледани в тези доклади, чрез актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 16в.

3. Държавите членки изпращат редовно съответната информация относно националното тълкуване и прилагане на регламента на Комисията, която осигурява достъп до тази информация в електронен формат на другите държави членки.

4. По искане на държава членка или по своя собствена инициатива Комисията разглежда случаи, в които възникват разлики в прилагането и осигуряването на изпълнението на която и да е от разпоредбите на настоящия регламент, и по-специално относно тълкуването на извънредни обстоятелства; изясняват се също разпоредбите на настоящия регламент с цел насърчаване на общ подход. За тази цел Комисията може да приеме препоръка след консултация с комитета, посочен в член 16в.

5. По искане на Комисията националните правоприлагащи органи разследват конкретни съмнителни практики от страна на един или няколко въздушни превозвачи и докладват своите констатации на Комисията в рамките на 4 месеца от датата на искането.

Член 16в

Процедура на комитет

1. Комисията е подпомогната от Комитет за правата на пътниците, съставен от по двама представители от всяка държава членка, от които поне един 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.

16. Член 17 се заменя със следния текст:

‘Член 17

Доклад

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета до 1 януари 2017 г. относно изпълнението и резултатите от настоящия регламент, по-специално по отношение на въздействието на обезщетяването за дълги закъснения и ограничаването на срока за настаняване в извънредни обстоятелства с голяма продължителност. Комисията докладва и относно засилването на защитата на пътниците във въздушния транспорт на полети от трети държави, изпълнявани от въздушни превозвачи извън Общността, в контекста на международните споразумения за въздушен транспорт. Докладът се придружава, когато е целесъобразно, от законодателни предложения.

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

Член 2

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

1. Член 3, параграф 2 се заменя със следното:

'2. Въздушният превозвач на Общността предоставя формуляр за подаване на жалба на летището, което позволява на пътника незабавно да представи такава жалба относно повреден или закъснял багаж. Този формуляр 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, посочен в Конвенцията от Монреал.“

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

'2. Без да се засяга параграф 1, авансовото плащане не може да бъде по-малко от равностойността на 18 096 СПТ в евро и на пътник в случай на смърт. „Комисията се оправомощава, с помощта на делегиран акт в съответствие с член 6в, да коригира тази сума с оглед на решение, прието от Международната организация за гражданско въздухоплаване в съответствие с член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Всяка корекция на горепосочената сума изменя също така съответната сума в приложението.“

3. Следните две изречения се добавят към член 6, параграф 1:

„Комисията се оправомощава, с помощта на делегиран акт в съответствие с член 6в, 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.

4. Вмъкват се следните членове:

‘Член 6а

1. Когато транспортират инвалидни колички или друго оборудване за придвижване, или помощни средства, като регистриран багаж, въздушният превозвач и неговите представители предлагат на всяко лице с намалена подвижност, както е определено в член 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 1107/2006²⁵, възможността безплатно да подаде специална декларация за интереси съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, при извършване на резервацията, но най-късно когато оборудването се предава на превозвача.

2. В случай на унищожаване, загуба или повреда на помощни средства за придвижване, отговорността на въздушния превозвач се ограничава до сумата, декларирана от лицето при предаване на регистрираното оборудване за придвижване на въздушен превозвач от Общността.

3. В случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение в транспортирането на регистрираните инвалидни колички или друго оборудване за придвижване, или помощни средства, въздушният превозвач на Общността е задължен да заплати сума, непревишаваща сумата, декларирана от пътника, освен ако се окаже, че поисканата сума надвишава действителния интерес на лицето от доставката до крайния пункт на пристигане.

Член 6б

²⁵

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

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

- реда и условията на договорите за въздушен транспорт;
- системното предлагане на специална декларация за интереси за регистрираното оборудване за придвижване, както и на подходящо по размер обезщетение в случай на вреди, нанесени на оборудването за придвижване;
- изплащането на авансовата сума съгласно член 5, параграф 1, когато е приложимо;
- прилагането на член 6.

2. За целите на контрола върху защитата на пътниците с намалена подвижност и на пътниците с увреждания в случай на вреди, нанесени на тяхното оборудване за придвижване, националният правоприлагащ орган също така разглежда и взема предвид информацията относно жалбите, свързани с оборудване за придвижване, представени на органите, определени в член 16а от Регламент (ЕО) № 261/2004.

3. Санкциите, определени от държавите членки за нарушения на настоящия регламент, са ефективни, съразмерни и с възпиращ ефект.

4. В годишните си доклади в съответствие с член 16, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 261/2004, националните правоприлагащи органи следва да публикуват статистически данни за дейността си и относно санкциите, налагани във връзка с прилагането на настоящия регламент.

Член 6в

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

2. Делегираните правомощия, посочени в член 6, параграф 1, се предоставят на Комисията за неопределен срок, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 6, параграф 1, 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. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

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

5. Делегиран акт, приет съгласно член 6, параграф 1, 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 Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

Член 6г

1. Въздушните превозвачи разполагат с търговската свобода да определят условията, според които се разрешава превоза на багаж, но следва и ясно да посочват, при резервацията и на гишетата за регистрация (включително на автоматите за самостоятелна регистрация), допустимия максимален багаж, ръчен и регистриран, включен в резервацията на пътника, както и всички ограничения върху отделните единици багаж, предвидени в допустимия максимален багаж.
2. В случаите на извънредни обстоятелства, като съображения за безопасност или промяна на типа въздухоплавателно превозно средство след извършването на резервацията, водят до невъзможност да се превозват предмети в пътническия салон, включени в допустимия ръчен багаж, въздушният превозвач може да ги превозва в багажното отделение на въздухоплавателното средство, но без да изисква допълнителна такса от пътника.
3. Тези права не засягат ограниченията върху ръчния багаж, установени от ЕС и международните правила за сигурност, като например регламенти (ЕО) № 300/2008 и (ЕО) № 820/2008.

Член 6д

1. Въздушните превозвачи от Общността позволяват на пътниците да превозват музикални инструменти в пътническия салон на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за 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. Въздушен превозвач може да определи, че даден музикален инструмент е част от ръчния багаж на пътника и няма да бъде превозван извън допустимия ръчен багаж.
2. 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 за въздушен превоз, ако този музикален инструмент се превозва като ръчен багаж на втора седалка. Когато е заплатена втора тарифа, въздушният превозвач следва да положи усилия в рамките на разумното, за да разположи пътника и музикалния инструмент заедно. Когато е приложимо и при искане за това, музикалните инструменти се превозват в отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за безопасност, както и предвид пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство. Въздушният превозвач ясно посочва в своите общи условия изискванията, съгласно които се превозват музикални инструменти и приложимите такси.“

5. Член 7 се заменя със следния текст:

‘Член 7

До 1 януари 2017 г. Комисията ще представи пред Европейския парламент и пред Съвета доклад за действието на настоящия регламент и резултатите от

него. Докладът се придружава, когато е целесъобразно, от законодателни предложения.

6. Приложението към Регламент № 2027/97 се заменя с приложение 2 към настоящия регламент.

Член 3

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

Приложение 1

Приложение: Неизчерпателен списък на обстоятелства, считани за извънредни обстоятелства за целите на настоящия регламент

1. Следните обстоятелства се считат за извънредни:

- i. Природни бедствия, които правят невъзможно безопасното изпълнение на полета;
- ii. Технически проблеми, които не са свързани с нормалното функциониране на въздухоплавателното средство, като откриването на дефект или неизправност по време на изпълнение на съответния полет, които не позволяват нормалното продължаване на същия; или скрит производствен дефект, за който е съобщено от производителя или друг компетентен орган и който засяга безопасността на полета;
- iii. Рискове за сигурността, саботаж или тероризъм, които правят невъзможно безопасното изпълнение на полета;
- iv. Животозастрашаващи рискове за здравето или спешни медицински случаи, които изискват прекъсването или отклонението на съответния полет;
- v. ограничения за управление на въздушното движение или затваряне на въздушното пространство или на летище ;
- vi. Метеорологични условия, несъвместими с безопасността на полетите; и
- vii. Трудови спорове, свързани с опериращия въздушен превозвач или основни доставчици на услуги, като летища и доставчици на аеронавигационно обслужване.

2. Следните обстоятелства не се считат за извънредни:

- i. Технически проблеми, свързани с нормалното функциониране на въздухоплавателното средство, като проблем, идентифициран по време на рутинна поддръжка или по време на предполетния преглед на въздухоплавателното средство или които възникват поради неправилно извършена поддръжка или предполетен преглед; и
- ii. Отсъствие на летателен или кабинен екипаж (с изключение на случаите, причинени от трудови спорове).

Приложение 2

“ПРИЛОЖЕНИЕ

ОТГОВОРНОСТ НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗВАЧ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПЪТНИЦИТЕ И ТЕХНИЯ БАГАЖ

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

ОБЕЗЩЕТИЕ В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ НА НАРАНЯВАНЕ

Няма финансови ограничения 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 слизване на пътници. За всяка вреда в размер до 113 100 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута), превозвачът не може да изключи или ограничи отговорността си. Над тази сума въздушният превозвач не носи отговорност, ако докаже, че не е проявил небрежност или виновно поведение, или че вредата се дължи единствено на небрежност или на виновно поведение 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 самоличността на лицето, имащо право на обезщетение. В случай на смърт размерът на това авансово плащане не може да бъде по-малък от 18 096 СПТ (приблизителна 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 в случай на закъснение на пътниците е ограничена на 4 694 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута).

ЗАКЪСНЯЛ, ПОВЕРЕДЕН ИЛИ ИЗГУБЕН БАГАЖ

В случай на изгубен, повреден или закъснял багаж, въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до 1113 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута), като ограничението на обезщетението важи за пътник, а не на единица регистриран багаж, освен ако е договорена по-висока сума между превозвача и пътника чрез специална декларация за интереси. Въздушният превозвач не носи отговорност за повреден или изгубен багаж, ако вредата или загубата се дължат на присъщи характеристики или дефект на багажа. Въздушният превозвач не носи отговорност за закъснял багаж, когато е предприел всички разумни мерки, за да се избегнат вреди, произтичащи от закъснението на багажа или когато е било невъзможно да се вземат такива мерки. В случай на ръчен багаж, включително лични вещи, въздушният превозвач носи отговорност само ако вредите са възникнали по негова вина.

ПО-ВИСОКИ ГРАНИЦИ НА ОТГОВОРНОСТ ЗА БАГАЖА

Пътниците могат да се ползват от по-висока горна граница на отговорността, като подадат специална декларация най-късно в момента на регистрирането и като платят допълнителна такса, ако такава се изисква. Тази допълнителна такса трябва да се основава на тарифата, свързана с допълнителни разходи за транспортиране и застраховане на съответния багаж над границата на отговорността от 1131 СПТ. Тарифата се съобщава на пътниците при поискване. На пътниците с увреждания и пътниците с намалена подвижност редовно се предлага безплатно възможност за подаване на специална декларация за интереси за транспортиране на тяхното оборудване за придвижване.

СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ЖАЛБИ ВЪВ ВРЪЗКА С БАГАЖА

В случай на повреда, закъснение, изгубване или унищожаване на багаж, съответният пътник следва да подаде жалба в писмена форма пред въздушния превозвач възможно най-бързо. Срокът за подаване на жалба е 7 дни и се прилага, когато багажът е бил повреден и 21 дни, когато е забавен, като и в двата случая срокът се прилага от датата, на която багажът е бил предоставен на пътника. С цел лесно да спазва тези срокове, въздушният превозвач трябва да предложи на пътниците възможност да попълнят формуляр за подаване на жалба на летището. Този формуляр, който може също така да бъде под формата на доклад за нередност трябва да се приема като жалба от въздушния превозвач на летището.

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

Ако въздушният превозвач, осъществяващ полета, не е същият, с когото е бил сключен договор, пътникът има право да отправи жалба или иск за вреди до единия или до другия. Това включва случаите, когато специална декларация за интереси при доставка е подписана с действителния превозвач.

СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ИСК

Съдебните искове за обезщетение трябва да бъдат подадени в рамките на две години считано от датата на пристигането на самолета или считано от датата, на която самолетът е следвало да се приземи.

ОСНОВАНИЕ ЗА ГОРЕПОСОЧЕНИТЕ ПРАВИЛА

Горепосочените правила се основават на Конвенцията от Монреал от 28 май 1999 г., въведена в практиката на Общността с Регламент (ЕО) № 2027/97 (както е изменена от Регламент (ЕС) № 889/2002 и от националното законодателство на държавите членки.”