2026/2202

2.10.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2026/2202 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 16 септември 2026 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета 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 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура, предвид съвместния текст, одобрен на 15 юни 2026 г. от Помирителния комитет ([2]),

като имат предвид, че:

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

(2) Законодателният орган на Съюза потвърждава целите, изразени в съображения 1 и 4 от първоначалния текст на Регламент (ЕО) № 261/2004, относно законодателството на Съюза в областта на въздушния транспорт, а именно да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, да се вземат изцяло предвид изискванията относно защитата на потребителите като цяло, в съответствие с член 38 от Хартата на основните права на Европейския съюз, и да се повишат стандартите на защита, определени в посочения регламент, като същевременно се гарантира балансиран подход, който да насърчава свързаността и конкурентоспособността на въздушните превозвачи от Съюза. За постигането на тези цели с настоящия регламент се укрепват правата на пътниците във въздушния транспорт, чрез подобряване на правната сигурност както за пътниците във въздушния транспорт, така и за въздушните превозвачи, като се взема предвид богатата съдебна практика на Съда на Европейския съюз (наричан по-нататък „Съдът“) при тълкуването от него на първоначалния текст на Регламент (ЕО) № 261/2004, както и чрез гарантиране, че въздушните превозвачи работят при хармонизирани условия на либерализиран пазар. Това също така означава, че следва да се завишат стандартите на защита, определени с Регламент (ЕО) № 261/2004. Съответно следва да се реализират правата на пътниците във въздушния транспорт, защитени съгласно регламенти (ЕО) № 261/2004 и (ЕО) № 2027/97, и да се гарантира по-ефективно, ефикасно и последователно прилагане на тези права в целия Съюз, като същевременно се вземат предвид интересите на въздушните превозвачи и продължи да се постига баланс между интересите на пътниците във въздушния транспорт и тези на въздушните превозвачи.

([1]) ОВ C 327, 12.11.2013 г., стр. 115.

([2]) Позиция на Европейския парламент от 5 февруари 2014 г. (ОВ C 93, 24.3.2017 г., стр. 336) и позиция на Съвета на първо четене от 29 септември 2025 г. (ОВ C, C/2025/5782, 30.10.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5782/oj). Позиция на Европейския парламент от 21 януари 2026 г. (ОВ C, C/2026/3701, 5.8.2026 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/3701/oj). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 7 юли 2026 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 13 юли 2026 г.

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

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

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

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

(5) За да се повиши правната сигурност за въздушните превозвачи и пътниците, е необходимо определение на понятието „извънредни обстоятелства“. По-конкретно и в съответствие с установената съдебна практика на Съда, понятието „извънредни обстоятелства“ следва да се отнася до събития, които по своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и са извън ефективния му контрол. Тези две условия са кумулативни. За по-голяма яснота и предвидимост следва също така да се планира съставянето на неизчерпателен списък със събития, за които да се счита, че отговарят на тези условия, в съответствие със съдебната практика на Съда. Комисията следва да преразглежда списъка на извънредните обстоятелства веднъж на всеки пет години и да предлага, по целесъобразност, на Европейския парламент и на Съвета да го актуализират. За да бъде изтъкнато като извънредно обстоятелство, дадено събитие трябва да отговаря на всички елементи, посочени в списъка. Когато дадено невключено в списъка събитие се изтъква като извънредно обстоятелство, изпълнението на горепосочените кумулативни условия следва да се оценява за всеки отделен случай. Настъпването на извънредно обстоятелство и позоваването на такова обстоятелство от страна на въздушен превозвач във връзка с проблем при даден полет не са достатъчно основание за това въздушният превозвач да бъде освободен от задължението да изплати обезщетение, както е предвидено в член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Такова освобождаване следва да се дава само тогава, когато въздушният превозвач докаже също така, че извънредните обстоятелства са причинили проблема и че не е било възможно той да бъде избегнат, дори ако въздушният превозвач е взел всички разумни мерки.

(6) Когато въздушен превозвач се позове на наличието на извънредни обстоятелства, на пътника следва да се предостави ясно и обосновано обяснение за извънредните обстоятелства. Това обяснение следва да служи за информиране на пътниците по ясен и прозрачен начин за обстоятелствата, довели до възникването на проблема. В тази връзка предоставената информация следва да бъде специфична за конкретния проблем, възникнал по време на полета на пътниците. Въздушните превозвачи следва да предоставят тази информация в сбита форма, като използват ясен и лесно разбираем за пътника език, избягвайки правен и специфичен за сектора жаргон. Това обяснение следва да служи единствено като информация за пътника и следва да се разграничава ясно от доказателствата, които въздушните превозвачи могат да бъдат задължени да предоставят на националните правоприлагащи органи, както и на други органи или съдилища.

(7) В решението си по дело C-173/07 (*Emirates Airlines- Direktion für Deutschland* срещу *Diether Schenkel*) ([5]) във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че не е дадено определение за понятието „полет“ по смисъла на Регламент (ЕО) № 261/2004, но Съдът счита, че по същество то представлява операция по въздушен транспорт, т.е. „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут. За да се избегне несигурността и в светлината на натрупания опит, следва да се даде ясно определение за „полет“, както и за свързаните с него понятия „свързващ полет“ и „пътуване“.

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

(8) В решението си по дело C-537/17 (*Claudia Wegener* срещу *Royal Air Maroc SA*) ([6]) във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага за всяка част от полета, която е част от едно пътуване, в обхвата на настоящия регламент, независимо от това къде се извършва полетът, включително полетите, изпълнявани изцяло извън Съюза. Настоящият регламент следва да се прилага, когато първоначалният пункт на заминаване се намира на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, или – в случай че оперирашият въздушен превозвач е оперираш въздушен превозвач от Съюза – когато крайният пункт на пристигане при пътуването се намира на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите.

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

(10) Пътниците следва да могат да правят информиран избор при прегледа на предложените въздухоплавателни тарифи и следва да могат да се уверят дали защитата, предоставена с Регламент (ЕО) № 261/2004, се прилага изцяло по време на пътуване с отиване и връщане към и от Съюза. Следователно следва да се предвиди подходяща разпоредба за доброволен „етикет на Съюза за правата на пътниците във въздушния транспорт“. Използването на този етикет следва да остане доброволно за въздушните превозвачи и за посредниците, когато те представят различни варианти за полети, освен когато въздушният превозвач или посредникът е задължен да го използва съгласно условията на търговско споразумение с оперирашия въздушен превозвач.

(11) В решението си по дело C-22/11 (Finnair Oyj срещу Timy Lassooy) ([7]) във връзка с тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът приема, че понятието „отказан достъп на борда“ трябва да се тълкува не само като отнасящо се до случаи на отказан достъп на борда поради продажба на повече билети от наличните места, но и като отказан достъп на борда поради други основания, например по оперативни причини. На пътниците, които са се явили за качване на борда и на които им е отказан достъп на борда или които са били предварително информирани, че ще им бъде отказан достъп на борда против тяхната воля, следва да бъдат възстановени разходите и те да получат обезщетение без неоправдано забавяне.

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

(13) За да се подобрят равнищата на защита, на пътниците не следва да се отказва достъп на борда на обратен полет с аргумента, че те не са ползвали един или няколко полета на отиване по същия договор за въздушен транспорт. Освен това, на въздушните превозвачи не следва да се разрешава да начисляват такси на пътниците за това, че не са ползвали един или повече полета на отиване.

([6]) Решение на Съда (осми състав) от 31 май 2018 г., *Claudia Wegener* срещу *Royal Air Maroc SA*, дело C-537/17, ECLI:EU:C:2018:361.
([7]) Решение на Съда (трети състав) от 4 октомври 2012 г., *Finnair Oyj* срещу *Timy Lassooy*, дело C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604.

(14) Понастоящем на пътниците понякога се налагат наказателни административни такси за корекция на грешки при изписването на техните имена. Разумни корекции на грешки в резервацията или административни промени следва да се извършват безплатно и несъответствие между името в резервацията и коригираното име на пътника не следва да съставляват основание за отказан достъп на борда, при условие че исканата корекция или промяна не водят до промяна на часа на полета, датата, маршрута или пътника.

(15) В случай на отмяна на полет изборът между възстановяване на средствата, продължаване на пътуването чрез премаршрутиране или пътуване на по-късна дата следва да се прави от пътника, а не от въздушния превозвач. В определени ситуации пътниците биха могли да предпочетат да им бъдат възстановени разходи или да получат обезщетение под формата на ваучер. С цел увеличаване на гъвкавостта на въздушните превозвачи, както и на възможностите за избор на пътниците, в качеството им на потребители, при възникването на проблем, който поражда право на пътника за възстановяване на разходи или получаване на обезщетение, пътникът следва да може да избере, след предоставяне на изричното си съгласие на траен носител, дали да приеме такова възстановяване на разходите или получаване на обезщетение под формата на ваучер на стойност, съответстваща най-малко на размера на дължимата сума за възстановяването на разходите или на дължимото обезщетение. Вариантът за ваучер следва да се представи ясно и наравно с другите варианти за възстановяване на разходи и получаване на обезщетение. Ако ваучерът не е бил използван или не е бил използван изцяло до края на неговия срок на валидност, въздушният превозвач следва да възстанови автоматично цялата сума на остатъка по ваучера.

(16) Управляващите летищата органи – за летища с общ годишен трафик над четири милиона пътници в продължение на най-малко три последователни години – и доставчиците на основни летищни услуги, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, следва да си сътрудничат, за да се сведе до минимум въздействието на многобройните проблеми с полети върху пътниците. За тази цел управляващите летищата органи следва да подготвят планове за действие в извънредни ситуации за такива случаи и да разработят тези планове съвместно с комитета на ползвателите на летището и други доставчици на основни летищни услуги, включително доставчиците на специална помощ за лица с увреждания или за лица с намалена подвижност. Националните правоприлагащи органи следва да наблюдават спазването от страна на управляващия летището орган на изискванията, свързани с плановете за действие в извънредни ситуации. На летища с общ годишен трафик под четири милиона пътници в продължение на най-малко три последователни години управляващият летището орган следва да положи всички разумни усилия, за да координира и да постигне договорености с ползвателите на летището в ситуации, които могат да доведат до значителен брой блокирани пътници, и да информира блокираните пътници.

(17) Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да включва правото на обезщетение за пътниците, засегнати от големи закъснения, в съответствие с решението на Съда по съединени дела C-402/07 (*Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon u Alana Sturgeo*n срещу *Condor Flugdienst GmbH*) и C-432/07 (*Stefan Böck u Cornelia Lepuschitz* срещу *Air France SA*) ([8]), като се включи праг от три часа за всички пътници и целенасочени разпоредби за полетите на дълги разстояния извън Съюза, които да насърчават превозвачите да гарантират, че пътниците ще стигнат навреме до своя краен пункт на пристигане.

(18) Закъснение при пристигане следва да се изчислява от часа на пристигане по разписание на крайния пункт на пристигане, посочен на билета на пътника. Такъв е случаят по-специално, когато например въздухоплавателното средство е излетяло, но впоследствие е било принудено да се върне на летището на заминаване и е излетяло отново в по-късен час. При премаршрутиране с друг вид транспорт действителният час на пристигане на пътника на неговия краен пункт на пристигане следва да се използва за изчисляване на закъснението при пристигане, независимо от използвания транспорт. Когато полетът е закъснял или е бил реорганизиран по-късно по-малко от 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника, издаден в момента на резервацията, закъснението при пристигане следва да се изчислява от часа на пристигане по разписание, посочен на билета на пътника, издаден в момента на резервацията. В случаите когато даден полет е бил реорганизиран най-малко 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника, издаден в момента на резервацията, или ако е реорганизиран след този момент, ако пътникът е взел полет, който е бил реорганизиран по-рано, закъснението при пристигане следва да се изчислява от часа на пристигане по разписание, посочен на билета на пътника, издаден в момента на реорганизацията. Ако пътниците са премаршрутирани поради възникнал проблем, що се отнася до полета, с който се премаршрутира, закъсненията при пристигане следва да се изчисляват от часа на пристигане по разписание, посочен в билета, издаден за полета, с който се премаршрутира.

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

(19) Осигуряването на по-голяма прозрачност по отношение на екологичните показатели на транспортните услуги може да даде на клиентите повече информация, когато те правят своя собствен избор. Етикетът за емисии от полети, създаден съгласно член 14 от Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета ([9]), е на разположение на въздушните превозвачи да показват на своите уебсайтове и на билетите, в леснодостъпен формат и по сравним начин точна и обективна информация относно емисиите на парникови газове, свързани с въздействието на извършваните от тях въздухоплавателни услуги върху околната среда.

(20) С цел да се гарантира правна сигурност, в Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да се потвърди, че промяната на разписанията на полетите има сходно въздействие върху пътниците като отмяната на полетите или закъсненията и следва да поражда същите права.

(21) Пътниците, изпуснали свързващ полет, който е част от пътуването, в резултат на проблем с предходен полет, следва да получат подходяща помощ, докато чакат за премаршрутиране. В такива случаи, в съответствие с принципа на равно третиране и с решението на Съда по дело C-11/11 (*Air France срещу Folkerts*) ([10]) пътниците следва да имат право на обезщетение при достигане на крайния пункт на пристигане на своя алтернативен полет или транспорт, подобно на пътниците, засегнати от проблеми при преките полети.

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

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

(24) С цел да се улесни подаването и инициирането на искания за обезщетение вследствие на проблем, въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците, автоматично и по електронен път, информация относно правата на пътниците на обезщетение и ясни инструкции как да подадат искане.

(25) Когато пътник е избрал премаршрутиране при първа възможност, въздушният превозвач често обвързва премаршрутирането с наличността на свободни места в рамките на собствените си услуги, като по този начин лишава своите пътници от възможността да бъдат премаршрутирани по-бързо чрез алтернативни услуги. Поради това въздушният превозвач следва да предложи и други възможности за премаршрутиране, включително до алтернативно летище, по друг маршрут, с услугите на друг въздушен превозвач или с други видове транспорт, когато това може да ускори премаршрутирането. Алтернативното премаршрутиране следва да зависи от наличността на свободни места. Такова премаршрутиране следва да се извършва при определени условия, за сметка на въздушния превозвач и при сравними транспортни условия.

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

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

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

(27) Сравнимостта на транспортните условия може да зависи от редица фактори и от определени обстоятелства. Когато това е възможно и когато това не води до допълнително закъснение, пътниците не следва да бъдат настанявани на място в по-ниска класа на пътуване в сравнение с посочената на билета. Премаршрутирането следва да се предлага без допълнителни разходи за пътника, дори ако пътниците са премаршрутирани с друг въздушен превозвач, с различен вид транспорт, в по-висока класа или на по-висока тарифа от платената за първоначалната услуга. Следва да се положат разумни усилия за избягване на допълнителни връзки. Лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност не следва да бъдат подлагани на допълнителни свързващи полети в случай на премаршрутиране, освен ако пътникът не е изразил съгласие за това. Когато пътниците са премаршрутирани общото време за пътуване следва да бъде възможно най-близо до времето за пътуване по разписание на първоначалния полет, като се вземат предвид наличните възможности на летището, на което е възникнал проблемът, и в същата или в по-висока класа на пътуване, ако е необходимо. Ако са налични няколко полета със сравним график, пътниците, които имат право на премаршрутиране, следва да приемат предложението за премаршрутиране, направено от въздушния превозвач, включително за въздушните превозвачи, които си сътрудничат с оперираща въздушен превозвач. Ако оперират въздушен превозвач предостави на пътника премаршрутиране при сравними транспортни условия, пътникът следва да приеме такова премаршрутиране. Ако оперират въздушен превозвач предостави на пътника възможности за премаршрутиране без сравними транспортни условия, пътникът следва да може да откаже такова премаршрутиране. Правото на премаршрутиране, включително самостоятелно премаршрутиране, следва да се запази. Ако за първоначалния полет е била резервирана помощ за лица с увреждания или за лица с намалена подвижност, тази помощ следва да бъде достъпна и по алтернативния маршрут в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета ([11]).

(28) В случай на проблеми и когато оперират въздушни превозвачи не изпълняват задълженията си за оказване на помощ, пътниците следва да имат право да уредят сами въпроса. В такива случаи оперират въздушни превозвачи следва да възстановят на пътниците разходите, които са необходими, разумни и пропорционални спрямо продължителността на чакането. По-специално следва да се вземат предвид специфичните разходи за напитките и леките закуски и храната на мястото, където е летището. Що се отнася до настаняването, когато се преценява дали разходите са необходими, разумни и пропорционални, следва да се вземат предвид мястото, където пътниците са блокирани, това дали проблемът настъпва по време на пиковия период, както и увеличението на цените поради резервации в последния момент.

(29) Когато пътник информира оперират въздушен превозвач за своя избор да продължи пътуването си и ако оперират въздушен превозвач не е предложил премаршрутиране при сравними транспортни условия в рамките на три часа, пътникът следва да има право да организира собственото си премаршрутиране, за да достигне своя краен пункт на пристигане без по-нататъшно забавяне. Пътникът обаче следва да запази правото си на премаршрутиране от оперират въздушен превозвач, докато не информира оперират въздушен превозвач за решението си да организира собственото си премаршрутиране. При организиране на премаршрутирането си пътниците ограничават разходите до тези, които са необходими, разумни и подходящи.

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

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

(31) Въздушните превозвачи следва да предлагат помощ на пътниците от часа на заминаване по разписание до заминаването на техния полет или алтернативен транспорт. Понастоящем въздушните превозвачи носят неограничена отговорност за настаняване на пътниците при извънредни обстоятелства с голяма продължителност. Тази несигурност, свързана с липсата на предвидимо ограничение във времето, може да застраши финансовата стабилност на превозвача, със съответните отрицателни последици за пътниците по отношение на свързаността. Поради това въздушният превозвач следва да може да ограничи предоставянето на настаняване до три нощи. Освен това, изготвянето на планове за действие в извънредни ситуации и бързото премаршрутиране следва да намалят риска от блокиране на пътниците за дълъг период от време.

(32) Пътниците със специфични нужди, като например лица с увреждания, лица с намалена подвижност, непридружени малолетни и непълнолетни лица, бебета, бременни жени и въз основа на медицинско разрешение – лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, могат да изискват специално внимание от страна на оперирящия въздушен превозвач, освен ако на тези лица им бъде отказан достъп на борда по съображения, свързани с безопасността. По-специално може да се окаже по-трудно да се организира настаняване за всяка една от тези категории пътници при възникване на проблеми с полета. Следователно за тези категории пътници не следва да се прилагат никакви ограничения на правото на настаняване в случай на извънредни обстоятелства, при условие че оперирящият въздушен превозвач е бил уведомен за тяхното състояние. Въпреки че въздушните превозвачи трябва да бъдат уведомявани за присъствието на тези пътници по време на полет или свързващ полет, следва да се избягва създаването на ненужни или непропорционални изисквания за уведомяване. В случай на бебета, въздушният превозвач е системно уведомяван за тяхното присъствие на борда чрез посочването на датата им на раждане в момента на резервацията. В случай на непридружени малолетни или непълнолетни лица въздушният превозвач задължително е уведомяван за тяхното присъствие на борда при сключването на споразумението за полагане на грижа между въздушния превозвач и настойника на малолетното или непълнолетното лице. В случай на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, въздушният превозвач задължително е уведомяван за тяхното присъствие на борда в резултат на уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006. При липсата на такова уведомление както и в случай на бременни жени, при определянето на начина, по който въздушният превозвач е уведомяван и момента, в който той е уведомяван, следва да се взема предвид особеното положение на пътника, при положение че особеното положение на пътника може да бъде съобщено от пътника най-късно в момента, когато пътникът бъде информиран за проблема. В случай на пътници, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, ако тези пътници са разкрили своето здравословно състояние на въздушния превозвач преди полета, за да получат медицинско разрешение за полета, въздушният превозвач задължително се информира за тяхната ситуация, когато приема превоза на тези лица. Въздушните превозвачи следва да гарантират, че цялата информация, необходима за тези уведомления, съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006 може да бъде предадена лесно от пътниците.

(33) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирали въздушен транспорт, като част от пакетно пътуване. Настоящият регламент за изменение има за цел да подобри допълнително съгласуваността между Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета ([12]) и Регламент (ЕО) № 261/2004. Във връзка с това пътниците следва да могат да избират по силата на кой от двата правни акта да подават исковете си и по целесъобразност да подават искове по силата и на двата правни акта. Пътник, който е резервирал въздушен транспорт като част от туристически пакет, може да подаде иск по силата и на двата правни акта, когато например пътникът е получил обезщетение от въздушния превозвач за закъснял полет, но има право на намаление на цената или обезщетение, което да бъде предоставено от организатора за конкретни услуги, като настаняване в хотел, храна, екскурзия или други събития, пропуснати вследствие на закъснелия полет. На пътниците обаче не следва да се позволява да натрупват права, доколкото съответното обезщетение или намаление на цената, предоставени по силата на двата правни акта, гарантират същия интерес или имат същата цел. Ако пътниците подадат иск до въздушния превозвач, последният следва да изплати пълния размер на обезщетението, дължимо в съответствие с Регламент (ЕО) № 261/2004. Ако пътниците подадат иск по силата на Директива (ЕС) 2015/2302, обезщетението, изплатено от въздушния превозвач, следва да бъде приспаднато от плащанията, дължими в съответствие с Директива (ЕС) 2015/2302, доколкото основните права гарантират същия интерес или имат същата цел.

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

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

(35) Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета ([13]) изисква от предприемача за въздушен превоз да информира пътника за самоличността на оперираща въздушен превозвач, а Директива 93/13/ЕИО ([14]) на Съвета изисква от продавача или доставчика да предоставя информация на потребителя относно клаузите и условията на договора. Пътниците следва да бъдат информирани по-подробно за техните права при възникване на проблем с полета и също така те следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за проблема веднага след получаване на информацията. Тази информация следва да се предоставя най-малко от въздушния превозвач или от посредника в достъпен формат и когато е целесъобразно, чрез т.нар. „насочени известия“ от мобилни приложения или други цифрови средства. Тази информация следва да се предоставя и от оперираща въздушен превозвач.

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

(37) Пътниците следва да бъдат адекватно информирани от въздушния превозвач или от посредника относно съответните процедури за подаване на искания за обезщетение и жалби до въздушни превозвачи или посредници и следва да получат своевременен отговор от въздушните превозвачи или посредниците.

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

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

(40) Като се има предвид Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания ([15]) и за да се гарантира, че повредата, унищожаването или загубата на оборудване за придвижване или нараняването или смъртта на признати кучета придружители се обезщетява така, че да покрива пълните разходи по замяната, въздушните превозвачи следва да предлагат на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1107/2006, възможността да подадат специална безплатна декларация за интерес от доставка в местоназначението („специалната декларация за интерес“), която съгласно Конвенцията от Монреал им позволява да поискат пълно обезщетение. Въздушните превозвачи следва да информират пътниците относно възможността да подадат такава декларация за интерес и за свързаните с нея права в момента на резервацията.

([13]) Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 г. за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на оперираците въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([14]) Директива 93/13/ЕИО на Съвета от 5 април 1993 г. относно неравноправните клаузи в потребителските договори (ОВ L 95, 21.4.1993 г., стр. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

([15]) ОВ L 23, 27.1.2010 г., стр. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2010/48(1)/oj.

(41) Лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност следва да имат право незабавно да получат от въздушните превозвачи временна замяна на транспортираното като регистриран багаж оборудване за придвижване, в случай на загуба, унищожаване или повреда на това оборудване. Тъй като признатите кучета придружители не могат да бъдат лесно заменени, следва да се обезпечат други временни решения в случай на тяхната загуба, смърт или нараняване.

(42) Понякога за пътниците не е ясно какъв багаж могат да вземат на борда на самолета във връзка с размерите, теглото и броя на единиците багаж, позволен за вземане на борда. С цел да се гарантира, че пътниците са напълно наясно относно допустимия багаж, включен в техния билет, както за нерегистрирания, така и за регистрирания багаж, въздушните превозвачи следва да посочват ясно тази информация в момента на резервация и на летището. Под лични вещи, представляващи необходим аспект от превоза на пътниците, се разбират вещи, които са от съществено значение по време на пътуването и могат да включват паспорти и други документи за пътуване, основни лекарства, лични устройства и материали за четене, както и храни и напитки, съответстващи на продължителността на полета.

(43) Без да се засяга възможността въздушните превозвачи и посредниците да предлагат въздухоплавателни тарифи, които не включват ръчен багаж, е целесъобразно осведомеността на потребителите и прозрачността на цените да се повишат с цел подобряване на еднаквите условия на конкуренция в рамките на Съюза. За целта пътниците следва да могат да сравняват по-лесно въздухоплавателните тарифи, които включват тарифите за ръчния багаж (чанта на колелца). За въздушните превозвачи, посредниците и метатърсачките следва да се въведе задължението да показват винаги по подразбиране въздухоплавателните тарифи, включително за ръчния багаж, преди началото на всеки процес на резервация.

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

(45) Пътниците следва да бъдат информирани в момента на резервацията за максималните размери и теглото на багажа, който могат да носят със себе си в пътническия салон. Без да се засяга принципът за свобода на ценообразуването съгласно член 22 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([16]), въздушните превозвачи следва да определят разумна политика по отношение на размерите на ръчния багаж, която да позволява на пътниците да вземат ръчен багаж в пътническия салон, в зависимост от капацитета на пътническия салон на въздухоплавателното средство, при условие че ръчният багаж отговаря на приложимите оперативни изисквания и изискванията за безопасност и сигурност. Предвид различията в политиките на въздушните превозвачи, е целесъобразно при прегледа на Регламент (ЕО) № 1008/2008 да се направи оценка на възможността за определяне на единни минимални правила за ръчния багаж.

(46) Следва да се предвиди подходяща разпоредба за пътниците, които изберат да използват самостоятелно разпечатана версия на издадена в цифров формат бордна карта или изберат да изискват печатно копие от оперираща въздушен превозвач след регистрацията.

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

(47) Музикалните инструменти могат да имат огромна парична, художествена и историческа стойност. Освен това музикалните инструменти са инструменти, свързани с професионалната дейност на музикантите, с които те редовно репетират и изнасят концерти и които не могат лесно да бъдат заменени. Поради това пътниците следва да имат право да носят в пътническия салон музикални инструменти на своя собствена отговорност, при условие че тези инструменти съответстват на правилата за капацитет, безопасност и сигурност и политиката на въздушния превозвач за максимално допустим багаж. Когато са изпълнени изискванията за капацитет, безопасност и сигурност, въздушният превозвач следва да се стреми да позволи на пътниците да превозват музикални инструменти на допълнителни места, при условие че заплащат съответните тарифи. В такъв случай пътниците и музикалните инструменти следва да заемат съседни седалки, а музикалният инструмент да е поставен на място до прозорец. Когато това не е възможно, музикалните инструменти следва по възможност да се превозват при подходящи условия в багажното отделение на въздухоплавателното средство. Поради това Регламент (ЕО) № 2027/97 следва да бъде съответно изменен.

(48) Като се имат предвид кратките срокове за подаване на жалби във връзка с правата и задълженията, обхванати от Регламент (ЕО) № 2027/97, въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците възможност да подадат жалба, като им предоставят формуляр за жалби във формати, достъпни за пътниците с увреждания и лицата, които не използват цифрови инструменти. Въздушните превозвачи предоставят формуляра за жалби най-малко в своите мобилни приложения и на уебсайтовете си. На летищата с търговски пътникопоток управляващите летищата органи следва също така да предоставят на пътниците общ формуляр в летищните зони за получаване на багаж. Комисията следва да приеме актове за изпълнение за установяване на образеца на общия формуляр, който следва да позволява на пътника незабавно да подаде жалба относно повреден, закъснял или изгубен багаж.

(49) Въпросите, свързани със застраховането, се уреждат от Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([17]) и Регламент (ЕО) № 1008/2008.

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

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

(52) В контекста на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 следва да се разгледа възможността за механизъм за защита на пътниците в случай на несъстоятелност на въздушния превозвач.

(53) Гренландия е изложена на особено тежки метеорологични условия и се характеризира с много ниска гъстота на населението и отдалеченост на населените места. За да се осигури свързаност и да се запази наличността на полетите в рамките на Гренландия, полетите, оперирани между места в Гренландия, не следва да бъдат обхванати от задълженията относно обезщетенията, включително когато тези полети са част от пътуване до или от територията на държава членка, за която се прилагат Договорите.

([17]) Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).

(54) Настоящият регламент не засяга позицията на Кралство Испания в спора му с Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия по отношение на суверенитета над провлака, в който се намира летището на Гибралтар. Нищо в настоящия регламент не възпрепятства бъдещото му прилагане по отношение на това летище съгласно условията на споразумение по отношение на Гибралтар между Европейския съюз и Обединеното кралство, постигнато с предварителното съгласие на Кралство Испания. В случай че горепосоченото споразумение бъде прекратено, настоящият регламент следва да се прилага само за летището, разположено в Гибралтарския провлак, след уреждане на спора по такъв начин, че Кралство Испания да бъде в състояние да осигури прилагането на настоящия регламент по отношение на това летище.

(55) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 по отношение на проектирането, съдържанието и образеца на етикета на Съюза за пътниците във въздушния транспорт и практическите условия във връзка с възстановяване на средства от управляващия орган на летището на оперираща въздушен превозвач, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([18]).

(56) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на Регламент (ЕО) № 2027/97 по отношение на общия формуляр и формуляра за специалната декларация за интереси, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

1) Член 1 се заменя със следното:

„*Член 1*

Предмет

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

а) им е отказан достъп на борда;

б) техният полет е отменен, закъснял или реорганизиран;

в) са изпуснали свързващ полет;

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

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

2) Член 2 се изменя, както следва:

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

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

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

ва) „управляващ летището орган“ означава управляващ летището орган съгласно определението в член 2, точка 2 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (**);

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

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

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

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

(**) Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj).

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

б) буква ж) се заличава;

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

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

и) „лице с увреждания“ или „лице с намалена подвижност“ означава всяко лице, което по време на използване на транспорт е с ограничена подвижност поради някакво физическо увреждане (сензорно или опорно-двигателно, трайно или временно), умствено увреждане или дефект или всяка друга причина за увреждане, или възраст, чието състояние изисква съответното внимание и приспособяване на обслужването, което се предоставя на всички пътници, към специфичните нужди на такова лице;

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

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

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

i) въздухоплавателното средство е излетяло, но по каквато и да е причина е било пренасочено към летище, различно от посоченото на билета летище на пристигане, или въздухоплавателното средство е било върнато на летището на заминаване, и не е могло да продължи към посоченото на билета летище на пристигане, или

ii) на пътник е издаден билет за полет и часът на заминаване, посочен на билета на пътника, е изтеглен за по-рано с повече от един час;“;

г) добавят се следните букви:

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

н) „закъснение при заминаване“ означава разликата във времето между часа на заминаване по разписание, посочен в билета на пътника, издаден в момента на резервацията, и действителния час на заминаване на полета, освен ако:

i) полет е бил реорганизиран най-малко 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника, издаден в момента на резервацията, или след този срок е бил реорганизиран за по-ранен час, като в този случай „закъснение при заминаване“ означава разликата във времето между часа на заминаване по разписание, посочен на билета на пътника, издаден в момента на реорганизацията, и действителния час на заминаване на реорганизирания полет;

ii) пътник е премаршрутиран вследствие на проблем, що се отнася до полета, с който се премаршрутира, като в този случай „закъснение при заминаване“ означава разликата във времето между часа на заминаване по разписание, посочен в билетите, издадени за полета, с който се премаршрутира, и действителния час на заминаване на полета, с който се премаршрутира;

о) „закъснение при пристигане“ означава разликата във времето между часа на пристигане по разписание, посочен в билета на пътника, издаден в момента на резервацията, и действителния час на пристигане на полета, освен ако:

i) полет е бил реорганизиран най-малко 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника, издаден в момента на резервацията, или след този срок, ако пътникът е взел полет, който е бил реорганизиран за по-ранен час, като в този случай „закъснение при пристигане“ означава разликата във времето между часа на пристигане по разписание, посочен на билета на пътника, издаден в момента на реорганизацията, и действителния час на пристигане на реорганизирания полет;

ii) пътник е премаршрутиран вследствие на проблем, що се отнася до полета, с който се премаршрутира, като в този случай „закъснение при пристигане“ означава разликата във времето между часа на пристигане по разписание, посочен в билетите, издадени за полета, с който се премаршрутира, и действителния час на пристигане на полета, с който се премаршрутира;

п) „класа на пътуване“ означава част от пътническия салон на въздухоплавателното средство, която се характеризира или със специфичен код, посочен в договора за въздушен транспорт, или с комбинация от елементи като различни седалки, различна конфигурация на седалките и други разлики спрямо услугата, която се предоставя на пътниците в сравнение с това, което се предоставя на пътниците в други части на пътническия салон, например специфична храна;

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

с) „извънредни обстоятелства“ означава събития, които по своето естество или произход не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на съответния въздушен превозвач и са извън ефективния му контрол;

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

у) „свързващ полет“ означава полет, който като част от пътуването е предназначен да даде на пътника възможността да замине от първоначалния пункт на заминаване и да достигне до пункт за прехвърляне, за да замине с друг полет, или който е предназначен да даде на пътника възможността да замине от пункт за прехвърляне, за да може достигне до друг пункт за прехвърляне или до крайния пункт на пристигане;

ф) „междинно кацане“ означава умишлено прекъсване на пътуването от страна на пътника съгласно един единствен договор за въздушен транспорт, предварително договорено от въздушния превозвач или неговия упълномощен представител, между първоначалния пункт на заминаване и крайния пункт на пристигане, за период от време, по-дълъг от необходимия за директен транзит или, при смяна на полети, за период, който обикновено продължава до часа на заминаване на следващия свързващ полет, който често включва пренощуване;

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

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

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

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

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

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

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

ав) „непридружено малолетно или непълнолетно лице“ означава лице на възраст под 18 години, считано от датата на заминаване на полета или на първия свързващ полет съгласно договор за въздушен транспорт, което пътува без възрастен настойник, когато въздушният превозвач е поел отговорност за полагане на грижа за това лице в съответствие с публикуваните правила;

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

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

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

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

аз) „лична вещ“ означава единица нерегистриран багаж, която отговаря на изискванията за сигурност и безопасност и е с максимални размери 40x30x15cm или отговаря на условието да се побира под седалката, намираща се пред седалката на която пътникът седи;

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

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

3) Член 3 се заменя със следното:

„*Член 3*

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага:

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

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета държава, до летище, разположено на територията на държава членка, за която се прилагат Договорите, освен ако в тази трета държава те не са получили облаги, обезщетение и помощ, които са еквивалентни и отговарят на целта на настоящия регламент, ако оперiращият въздушен превозвач на съответния полет е въздушен превозвач от Съюза.

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

а) имат билет за съответния полет; или

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

3. Настоящият регламент не се прилага за пътници, пътуващи безплатно или при намалена тарифа, която не се предлага пряко или косвено на всички клиенти, с изключение на:

а) пътници с билети, издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на друга търговска програма, от въздушен превозвач или посредник, за които настоящият регламент се прилага в своята цялост, и

б) бебета, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага пряко или косвено на всички клиенти, и лица, пътуващи безплатно или при намалена тарифа, която не се предлага пряко или косвено на всички клиенти, поради това, че придружават лице с увреждания или лице с намалена подвижност в съответствие с условията, посочени в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета (*), за които се прилага настоящият регламент, с изключение на член 7 от настоящия регламент.

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

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

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

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

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

4) Вмъква се следният член:

„*Член 3а*

Етикет на Съюза за правата на пътниците във въздушния транспорт

1. Създава се доброволен „етикет на Съюза за правата на пътниците във въздушния транспорт“ (наричан по-нататък „етикетът“).

2. Етикетът дава възможност на пътниците бързо да бъдат информирани за прилагането на настоящия регламент по отношение на дадено пътуване, за да се улесни сравнението и изборът между офертите за билети.

3. Когато предлагат билети на пътници за пътувания, попадащи в обхвата на настоящия регламент, извършвани от въздушни превозвачи от Съюза, въздушните превозвачи или посредниците могат да използват етикета.

4. Използването на етикета от въздушен превозвач или посредник е доброволно, освен когато оперираш въздушен превозвач задължава въздушен превозвач или посредник да използва етикета въз основа на търговско споразумение.

5. Етикетът се използва само по време на извършвани от въздушен превозвач от Съюза дейности по продажба и маркетинг, близки или пряко свързани с предложението за пътуване, попадащо в обхвата на настоящия регламент. Когато се показват няколко оферти за пътуване, трябва да е ясно за кое пътуване се отнася етикетът.

6. Забраняват се всякаква невярна или подвеждаща реклама или използване на етикет или лого, водещ до объркване с етикета.

7. Комисията насърчава използването на етикета от въздушните превозвачи или посредниците.

8. За да се гарантира еднаквото прилагане на настоящия член, Комисията приема до 23 октомври 2027 г. актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби относно оформлението, съдържанието и образеца на етикета, предоставен съгласно настоящия член.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 16з, параграф 2.“

5) Член 4 се заменя със следното:

„*Член 4*

Отказан достъп на борда

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

2. Когато оперираш въздушен превозвач по разумни причини очаква да откаже достъп на борда, той незабавно информира съответните пътници. Същевременно опериращият въздушен превозвач посочва на съответните пътници техните конкретни права, приложими по случая съгласно настоящия регламент, по-специално по отношение на правото на обезщетение, както е уредено в член 7, правото на възстановяване на разходи или премаршрутиране съгласно член 8 и правото на помощ съгласно член 9.

Оперирашият въздушен превозвач отправя призив за доброволци, съгласни да не се качат на борда на въздухоплавателното средство в замяна на облаги при условия, договорени между всеки доброволец и оперирашия въздушен превозвач. Оперирашият въздушен превозвач информира доброволците за техните права в съответствие с настоящия регламент. Споразумението с всеки доброволец относно предоставяните облаги замества правото на доброволеца на обезщетение, посочено в член 7, параграф 1, само ако доброволецът го одобри изрично на траен носител. При липсата на такова одобрение доброволецът получава обезщетение в съответствие с член 7, параграф 1 от оперирашия въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказа на достъп на борда.

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

4. Оперирашият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, незабавно предоставя на съответните пътници информацията относно разглеждането на жалби съгласно член 15а.

Оперирящият въздушен превозвач, който отказва достъп на борда, предлага без неоправдано забавяне на съответните пътници избор между възстановяване на разходите и премаршрутиране в съответствие с член 8. Чрез дерогация от член 8, параграф 1, първа алинея, буква а), когато пътниците, на които е отказан достъп на борда, имат право на възстановяване на разходите, възстановяването се извършва без неоправдано забавяне и най-късно в срок от седем календарни дни от отказания достъп на борда.

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

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

5. На пътниците не се отказва достъп на борда и не им се начислява такса за пътуването на връщане, включително за пътуване, което се състои от свързващи полети, на основание, че те не са предприели пътуването на отиване по силата на същия договор за въздушен транспорт.“

6) Член 5 се заменя със следното:

„*Член 5*

Отмяна

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

Оперирящият въздушен превозвач без неоправдано забавяне посочва на съответните пътници причината за отмяната.

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

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

4. Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от оперирящия въздушен превозвач по отменения полет в съответствие с член 7.

5. Правото на получаване на обезщетение съгласно параграф 4 не е приложимо, ако пътниците са били информирани за отмяната най-малко 14 календарни дни преди датата на заминаване, посочена на билета на пътника, или ако пътниците са информирани за отмяната по-малко от 14 календарни дни преди часа на заминаване по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат с не повече от един час преди часа на заминаване по разписание и да достигнат своя краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след часа на пристигане по разписание. Тежестта на доказване по отношение на установяването дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета, се носи от оперирящия въздушен превозвач.

6. Правото на възстановяване на средства и премаршрутиране, както е уредено в параграф 2, и на обезщетение, както е уредено в параграф 4, не се прилага, когато въздухоплавателното средство е излетяло, но е пренасочено към летище, различно от летището на пристигане, посочено на билета, ако действителното летище на пристигане и летището на пристигане, посочено на билета, обслужват същия град, агломерация или регион и въздушният превозвач е осигурил транспорт на пътника до летището на пристигане, посочено на билета, при условие че закъснението при пристигане на летището на пристигане, посочено на билета, не надвишава три часа. За тази цел тежестта на доказване по отношение на установяването на времето на пристигане с алтернативни транспортни средства на летището на пристигане, посочено на билета, се носи от оперираща въздушен превозвач.

Първа алинея от настоящия параграф не се прилага в случаите, когато на пътниците със специфични нужди, посочени в член 11, параграф 3, или на лицата, придружаващи тези пътници, е отказан билет или качване на алтернативно транспортно средство на основание на приложимо изискване за безопасност или физическа невъзможност за качване, или те не са в състояние да използват тази транспортна услуга поради липса на помощ. Оперирацият въздушен превозвач полага разумни усилия, за да осигури на тези пътници достъп до алтернативни транспортни средства. Закъснението при пристигане на летището на пристигане, посочено на билета, се изчислява въз основа на времето на пристигане на транспортната услуга, предоставена от оперираща въздушен превозвач, и която пътниците със специфични нужди или, ако е приложимо, всички придружаващи ги лица, действително са взели или биха могли да вземат, за да стигнат до това летище.“

7) Член 6 се заменя със следния текст:

„*Член 6*

Закъснение

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

Оперирацият въздушен превозвач без неоправдано забавяне посочва на съответните пътници причините за закъснението на полета при заминаване или при пристигане.

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

3. Когато закъснението при заминаване достигне пет часа, оперирацият въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници възстановяване на средства в съответствие с член 8, параграф 1, първа алинея, буква а).

4. Пътниците имат право при поискване да получат обезщетение от оперираща въздушен превозвач по закъснелия полет в съответствие с член 7, когато достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо три часа.“

8) Вмъкват се следните членове:

„*Член 6а*

Забавяне на пистата

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

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

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

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

Член 6б

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

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

2. Когато оперирашият въздушен превозвач не може да премаршрутира пътника в рамките на пет часа от часа на заминаване, посочен на билета на пътника за изпуснатия свързващ полет, оперирашият въздушен превозвач без неоправдано забавяне предлага на съответните пътници също така възстановяване в съответствие с член 8, параграф 1, първа алинея, буква а).

3. Пътниците също имат право при поискване да получат обезщетение от въздушния превозвач, изпълняващ полета с проблем, в съответствие с член 7, ако те достигнат своя краен пункт на пристигане със закъснение при пристигането, надвишаващо три часа.

Чрез дерогация от определението за закъснение при пристигане, в случай на изпуснати свързващи полети закъснението при пристигане се изчислява от часа на пристигане на крайния пункт на пристигане, посочен на билета на пътника преди изпуснатия свързващ полет.

Член 6в

Извънредни обстоятелства

1. За целите на настоящия регламент, извънредни обстоятелства включват, но не се ограничават до събитията от списъка на извънредните обстоятелства, посочени в приложението.

2. Оперираш въздушен превозвач е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, освен ако може да докаже, че отмяната, закъснението или изпуснатият свързващ полет са били причинени от извънредни обстоятелства и не са могли да бъдат избегнати дори ако въздушният превозвач е бил взел всички разумни мерки. Позоваване на извънредни обстоятелства може да се прави само когато съществува пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и проблема с полета. Тежестта на доказване по отношение на установяването на съществуването на тази пряка причинно-следствена връзка и на това, че въздушният превозвач е взел всички разумни мерки, за да избегне проблема, се носи от оперираща въздушен превозвач.“

9) Член 7 се заменя със следното:

„*Член 7*

Право на обезщетение

1. При прилагането на настоящия член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за полети до 1 500 километра;

б) 400 EUR за всички пътувания в рамките на Съюза над 1 500 километра и за всички други пътувания между 1 500 и 3 500 километра;

в) 600 EUR за всички пътувания, непопадащи под буква а) или б).

2. Оперираща въздушни превозвачи могат да намалят обезщетението, предвидено в параграф 1, буква в), до 50 %, ако времето на пристигане не надвишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервираното пътуване с четири часа и:

а) когато на пътниците се предлага премаршрутиране на по-късен етап до крайния пункт на пристигане с алтернативен полет съгласно член 8, параграф 1, първа алинея, буква б); или

б) в случай на закъснение при пристигането на първоначално резервираното пътуване,

3. В случай на премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, първа алинея, буква б) след отмяна, когато заминаването по премаршрутираното пътуване е планирано да бъде с повече от един час преди часа на заминаване по разписание на първоначалното пътуване или първоначалния полет, оперираща въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в член 5:

а) до 50 %, ако часът на заминаване по разписание е изтеглен за по-рано с по-малко от два часа и пътникът е взел полета;

б) с 25 %, ако часът на заминаване по разписание е изтеглен за по-рано с по-малко от три часа и пътникът е взел полета.

4. Когато пътник може да има право на обезщетение в съответствие с член 5, параграф 4, член 6, параграф 4 или член 6б, параграф 3, в срок от 96 часа от прекратяването на пътуването оперираща въздушен превозвач предоставя по електронен път на пътника, на траен носител, информация относно правата на пътниците на обезщетение и ясни инструкции как да подадат искане на обезщетение.

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

6. Когато пътникът е избрал да продължи пътуването си съгласно член 8, параграф 1, първа алинея, буква а), б) или в) и възникне друг проблем при премаршрутиране, той продължава да има право да получи допълнително обезщетение по време на премаршрутирането до своя първоначален пункт на заминаване или до своя краен пункт на пристигане.

7. Обезщетението се изплаща с електронен банков превод или, ако пътникът е дал изричното си съгласие на траен носител, по друг начин.

8. Оперiращият въздушен превозвач носи тежестта на доказване по отношение на установяването кога и как пътникът е приел споразумението относно формата на изплащане на обезщетението, посочена в параграф 7.

9. Искания за обезщетение по настоящия член се подават от пътника в срок от девет месеца от действителната дата на заминаване, посочена на билета на пътника. Когато искането е подадено от трета страна от името на пътниците, оперiращият въздушен превозвач може да изиска доказателство за валидно пълномощно за действие. Оперiращите въздушни превозвачи незабавно потвърждават получаването на искането на траен носител. В срок от 30 календарни дни от получаване на искането оперiращият въздушен превозвач изплаща обезщетението или предоставя на пътника обосновка защо не е изплатено обезщетение, като в този случай трябва да се предостави информация за разглеждането на жалби съгласно член 15а. Ако при условията, предвидени в член 6в, параграф 2, оперiращият въздушен превозвач се позове на извънредно обстоятелство, той посочва на кое извънредно обстоятелство от списъка в приложението се позовава, а ако се позове на събитие, което не е в този списък, посочва на кое събитие се позовава и причините, поради които то следва да се счита за извънредно обстоятелство. Когато оперiращият въздушен превозвач се позове на извънредно обстоятелство, той предоставя ясно и обосновано обяснение, включително кратко обяснение за това как извънредното обстоятелство, на което се позовава, отговаря на условията по силата на пряка причинно-следствена връзка и всички разумни мерки, посочени в член 6в, параграф 2.

Когато оперiращият въздушен превозвач не изплати поисканото обезщетение, пътникът може да подаде жалба в съответствие с член 15а.“

10) Член 8 се заменя със следното:

„*Член 8*

Право на възстановяване на разходите или премаршрутиране

1. В случай на проблем оперiращият въздушен превозвач без неоправдано забавяне и при условията, посочени в член 4, 5, 6 или 6б и в настоящия член, предлага на пътниците избор между следните варианти, които се предоставят безплатно:

а) автоматично възстановяване на разходите, в срок от седем календарни дни от избора на пътника чрез електронен банков превод или, ако е изрично договорено с пътника на траен носител, по друг начин, на пълната цена на билетите и посредническите такси, когато това е приложено, за частта или частите от неосъщественото пътуване или пътувания и за частта или частите от вече осъщественото пътуване или пътувания, ако полетът вече не изпълнява никаква цел във връзка с първоначалните планове за пътуване на пътника, заедно с, когато е приложимо, обратен полет до първоначалния пункт на заминаване, при първа възможност след часа на заминаване, посочен на билета на пътника, или със съгласието на пътника, преди този час.

б) продължаване на пътуването на пътника чрез премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до неговия краен пункт на пристигане при първа възможност след часа на заминаване, посочен на билета на пътника, или със съгласието на пътника, преди този час; или

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

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

2. За да може пътникът да достигне своя краен пункт на пристигане, определен съгласно параграф 1, първа алинея, буква б) при първа възможност и с общо време за пътуване, което е разумно възможно най-близко до общото време за пътуване по разписание на първоначалния полет, оперициращият въздушен превозвач предлага, в зависимост от наличността, поне един от следните алтернативни варианти, които пътникът може да разгледа и да приеме с изрично споразумение на траен носител:

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

б) различен маршрут, между едно и също летище на заминаване и на пристигане, както е посочено в договора за въздушен транспорт;

в) премаршрутиране до или от алтернативно летище до летището, посочено в договора за въздушен транспорт, като в този случай оперициращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърляне на пътника между летището, посочено в договора за въздушен транспорт, и алтернативното летище;

г) използването на услуги, извършвани от друг въздушен превозвач; или

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

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

3. Когато пътник е информирал оперициращия въздушен превозвач за своя избор да продължи пътуването си в съответствие с параграф 1, буква б) и с параграф 5 от настоящия член и ако оперициращият въздушен превозвач не е предложил премаршрутиране в рамките на три часа при сравними транспортни условия, пътникът може да организира премаршрутирането си в съответствие с параграф 2 от настоящия член. Ако пътникът избере да организира собственото си премаршрутиране, той информира съответно оперициращия въздушен превозвач. Пътникът има правото да откаже вариантите за премаршрутиране, ако тези варианти не са при сравними транспортни условия, и в такъв случай запазва правото си по отношение на помощта в съответствие с член 9, докато чака премаршрутирането.

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

При организиране на премаршрутирането си, пътниците ограничават разходите до тези, които са необходими, разумни и подходящи. Оперирящият въздушен превозвач възстановява направените от пътника разходи, които не надвишават 400 % от пълната цена на билета или билетите и посредническите такси, когато това е приложено, в срок от 14 календарни дни от подаването на искането. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, оперирящият въздушен превозвач може да удължи този срок до 30 календарни дни.

4. Без да се засягат другите разпоредби на настоящия член, когато пътникът е организирал междинно кацане, той има допълнителното право да откаже варианти за премаршрутиране, ако тези варианти за премаршрутиране пропускат това междинно кацане.

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

Пътникът информира оперирящия въздушен превозвач за своя избор.

6. По искане на пътника оперирящият въздушен превозвач предоставя информацията, посочена в настоящия член, на хартиен носител. Оперирящият въздушен превозвач гарантира, че изборът, направен от пътника съгласно настоящия член, е изрично потвърден на траен носител.

7. Вариантите, посочени параграф 1, се показват ясно, без да подлежат на предварителен подбор, настройки по подразбиране или допълнителни процедурни тежести, с които се благоприятства един вариант.“

11) Вмъква се следният член:

„*Член 8а*

Ваучери

1. Когато пътник има право на обезщетение в съответствие с член 7 или на възстановяване на разходите в съответствие с член 8, параграф 1, първа алинея, буква а), или с член 10, параграф 2, въздушният превозвач може да предложи на пътника да избере ваучер на стойност, съответстваща най-малко на размера на дължимата сума за възстановяване на разходите или на дължимото обезщетение.

2. Пътникът не е длъжен да приема ваучер вместо заплащане. Приемането е валидно само ако пътникът е дал изричното си съгласие на траен носител. Всички варианти, предвидени в член 7, параграф 7 и в член 8, параграф 1, първа алинея, буква а) се показват ясно, без да подлежат на предварителен подбор, настройки по подразбиране или допълнителни процедурни тежести, с които се благоприятства един вариант.

3. Въздушният превозвач ясно информира пътника на траен носител за информацията, посочена в параграфи 2, 4, 5 и 6, преди пътникът да упражни избора, посочен в параграф 1.

4. Ваучерът:

а) има максимален срок на валидност 12 месеца от датата, на която пътникът приеме ваучера; този срок на валидност може да бъде удължен еднократно за допълнителен максимален срок от 12 месеца, при условие че пътникът и въздушният превозвач изрично се споразумеят за това удължаване на траен носител;

б) може да се използва изцяло или частично за всички услуги на въздушния превозвач по време на срока си на валидност, включително за услуги, резервирани по време на срока на валидност на ваучера, но извършени след датата на изтичане на срока му на валидност;

в) се издава на траен носител и в него ясно се посочват неговата стойност, срок на валидност и условия за използване; ако стойността е по-висока от плащането, на което пътникът има право съгласно член 7, член 8, параграф 1, първа алинея, буква а) или член 10, параграф 2, това се посочва във ваучера.

5. Пътникът и въздушният превозвач могат да се споразумеят за пълно или частично плащане по всяко време преди ваучерът да бъде използван или срокът на неговата валидност да изтече въпреки първоначалния избор на пътника за ваучер.

6. Въздушният превозвач възстановява автоматично оставащата сума по съответния ваучер без неоправдано забавяне и при всички случаи най-късно в срок от седем календарни дни:

а) на пътника — след изтичането на срока на неговата валидност, ако ваучерът не е бил използван; това се отнася и за всяка оставаща сума по съответния ваучер в случай на предишно частично използване;

б) на пътника — когато преди изтичането на срока на валидност на ваучера пътникът и въздушният превозвач се споразумеят за такова възстановяване; или

в) на лицето, което се занимава с делата на починалия пътник в случай на смърт на съответния пътник, по искане на това лице и при представяне на подходяща подкрепяща документация на траен носител.“

12) Член 9 се заменя със следното:

„*Член 9*

Право на помощ

1. При позоваване на настоящия член, на пътниците се предлага безплатно следното:

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

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

в) достъп до интернет и две телефонни обаждания.

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

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

а) настаняване в хотел;

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

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

4. Когато оперирашият въздушен превозвач не изпълнява задълженията си съгласно параграфи 1, 2 и 3, съответните пътници могат да уредят сами въпроса. Въздушният превозвач, изпълняващ полета с проблем, възстановява направените от пътниците разходи в срок от 14 календарни дни от подаването на искането за възстановяване, доколкото тези разходи са необходими, разумни и пропорционални спрямо продължителността на чакането и стойността на напитките и леките закуски и храната на летището или на мястото, където пътниците са блокирани. Когато управляващият летището орган задейства своя план за действие в извънредни ситуации, въздушният превозвач, изпълняващ полета с проблем, може да удължи този срок до 30 календарни дни.

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

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

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

13) Член 10 се заменя със следното:

„*Член 10*

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

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

2. Ако оперираш въздушен превозвач настани пътник на място с по-ниска класа на пътуване от тази, за която е купен билетът, в срок от 14 календарни дни от настаняването в по-ниска класа той предоставя на пътника автоматично възстановяване на разходите, равностойно поне на:

а) 30 % от цената на полета за полети на разстояние до 1 500 километра;

б) 50 % от цената на полета за всички полети на територията на Съюза на разстояние над 1 500 километра, с изключение на полети между европейската територия на държавите членки и френските най-отдалечени региони, и за всички други полети на разстояние между 1 500 и 3 500 километра; или

в) 75 % от цената на полета за всички полети, непопадащи в обхвата на буква а) или б), включително полети между европейската територия на държавите членки и френските най-отдалечени региони.

3. Когато цената на полета не е посочена на билета, възстановяването на разходите, посочено в параграф 2 от настоящия член, се изчислява на базата на приложимото съотношение на разстоянието на полета спрямо общото разстояние в обхвата на договора за въздушен транспорт и изчислено в съответствие с член 7, параграф 5.

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

5. Настоящият член не се прилага за спомагателни услуги, като например специфични места за сядане или специфичен кетъринг, които не зависят от класата на пътуване и се продават отделно.“

14) Вмъква се следният член:

„Член 10а

Планове на летищата за действие в извънредни ситуации

1. На летища на Съюза с общ годишен обем на пътникопотока от повече от четири милиона пътници в продължение на най-малко три последователни години, управляващият летището орган гарантира, че неговите действия и действията на доставчиците на основни летищни услуги, по-специално въздушните превозвачи и доставчиците на наземно обслужване, се координират чрез подходящ план за действие в извънредни ситуации с оглед на възможни случаи на многобройни отмени, многобройни закъснения на полети, или и двете, водещи до блокирането на значителен брой пътници на летището. Планът за действие в извънредни ситуации се изготвя, за да се гарантира, че на блокираните пътници се предоставят необходимата информация и помощ, като в него се съдържат мерки, насочени към свеждане до минимум на времето за чакане и неудобството.

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

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

4. Управляващият летището орган съобщава плана за действие в извънредни ситуации на комитета на ползвателите на летището, посочен в Директива 96/67/ЕО на Съвета, и – при поискване – на националния правоприлагащ орган, определен съгласно член 16 от настоящия регламент. Националният правоприлагащ орган наблюдава спазването на изискванията на настоящия член от управляващия летището орган.

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

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

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

15) Член 11 се заменя със следното:

„*Член 11*

Пътници със специфични нужди

1. Правата на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, предвидени в настоящия член, не засягат правата, с които те се ползват в съответствие с Регламент (ЕО) № 1107/2006.

2. Цялата информация, предоставяна на пътниците в съответствие с настоящия регламент, се предоставя в достъпен формат.

3. За целите на настоящия регламент следните категории пътници се считат за „пътници със специфични нужди“:

а) лица с увреждания, лица с намалена подвижност и бременни жени, при условие че оперирашият въздушен превозвач е бил информиран за техните специфични нужди от помощ, ако е възможно – към момента на резервацията или при регистрацията, и най-късно когато пътникът е информиран за проблем съгласно член 4, параграф 2, член 5, параграф 1 или член 6, параграф 1 или изпусне свързващ полет съгласно член 6б, параграф 1;

б) бебета и непридружени малолетни и непълнолетни лица; и

в) лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ въз основа на медицинско разрешение, освен ако не им е отказан достъп на борда от съображения за безопасност.

Всяко уведомление, предоставено на въздушния превозвач във връзка с обстоятелствата, посочени в първа алинея, обхваща всички пътувания по договор за въздушен транспорт.

4. На всяко лице, придружаващо посочените в параграф 3 лица или придружаващо дете, по силата на същия договор за въздушен транспорт, въздушният превозвач предлага безплатно възможността да бъде настанено на съседно място до това лице или дете. Когато не са налични съседни места, въздушният превозвач се стреми да помогне на придружаващото лице или лица да намерят съседни места.

5. При качване на борда оперирашите въздушни превозвачи дават предимство на посочените в параграф 3 лица и на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават, както и на деца в бебешки или в детски колички и на лицата, които ги придружават.

6. Оперирашите въздушни превозвачи гарантират, без допълнителни разходи, че бебетата и децата, нуждаещи се от бебешка или детска количка, могат да бъдат транспортирани в тяхната бебешка или в детска количка до изхода за качване на борда или до вратата на въздухоплавателното средство, и че тази бебешка или детска количка им се връща на вратата на въздухоплавателното средство, освен ако има ограничения, свързани с безопасността, сигурността, капацитета или експлоатацията.

7. Когато управляващият летището орган не изпълнява задълженията си съгласно членове 7 и 8 от Регламент (ЕО) № 1107/2006 и в резултат на това лица с увреждания и лица с намалена подвижност изпуснат своя полет, въздушният превозвач отговаря за предоставянето на обезщетение, премаршрутирането и оказването на помощ на тези пътници в съответствие с членове 7, 8 и 9 от настоящия регламент. Оперирашият въздушен превозвач осигурява също така това премаршрутиране и оказване на помощ на придружаващото лице в съответствие с условията, посочени в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1107/2006

Управляващият летището орган възстановява на оперирашия въздушен превозвач направените от оперирашия въздушен превозвач разходи в съответствие с първа алинея от настоящия параграф. До 23 октомври 2027 г. Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16з, параграф 3, за определяне на практическите условия за това възстановяване на разходи. Посоченият акт за изпълнение не накърнява отговорностите на въздушния превозвач по отношение на предоставянето на обезщетение, премаршрутирането и оказването на помощ на пътниците съгласно настоящия параграф.

8. Когато въздушният превозвач или негов упълномощен представител сключи договор с лице, действащо от името на непридружени малолетни и непълнолетни лица, с цел да им предостави специфична помощ за пътуването им и в резултат на непредоставяне на специфична помощ тези малолетни и непълнолетни лица изпуснат полета си, оперирaщите въздушни превозвачи отговарят за предоставянето на обезщетение, премаршрутирането и оказването на помощ на тези малолетни и непълнолетни лица в съответствие с членове 7, 8 и 9.

9. При премаршрутирането и оказването на помощ в съответствие с членове 8 и 9 оперирaщият въздушен превозвач обръща специално внимание на нуждите на лицата, посочени в параграф 3 от настоящия член. Въздушните превозвачи извършват премаршрутирането и предоставят помощта възможно най-скоро на тези лица, включително на всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.

10. Член 9, параграф 6 не се прилага за пътниците, посочени в параграф 3 от настоящия член, както и за всички лица или признати кучета придружители, които ги придружават.“

16) Вмъкват се следните членове:

„*Член 11а*

Лична вещ и ръчен багаж

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

Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1107/2006, оперирaщите въздушни превозвачи, в зависимост от капацитета на пътническия салон на въздухоплавателното средство, позволяват на пътниците да превозват единица ръчен багаж в пътническия салон.

Когато се предлагат или публикуват въздухоплавателни тарифи, по подразбиране преди началото на всеки процес на резервация се показват тарифите, включващи надбавката за единица ръчен багаж.

Настоящият параграф не възпрепятства въздушните превозвачи или посредниците да предлагат диференцирани търговски оферти на пътниците, които доброволно избират да пътуват без ръчен багаж.

2. В случаи когато специални съображения, например съображения за безопасност или свързани с капацитета или промяна на типа на въздухоплавателното средство след извършването на резервацията, водят до невъзможност в пътническия салон да се превозва дадена лична вещ или единица ръчен багаж, както са посочени в параграф 1, оперирaщият въздушен превозвач може да изиска при регистрирането или на изхода, по целесъобразност, този нерегистриран багаж да бъде превозван в багажното отделение на въздухоплавателното средство, но без допълнителни разноски от пътника.

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

Член 11б

Бордни карти

На пътниците не се отказва достъп на борда на основание, че са използвали своя собствена печатна версия на издадена в цифров формат бордна карта, при условие че тя е разпечатана по ясен и машинночетим начин. На пътниците не се отказва достъп на борда на основание, че не са платили допълнителна такса за използването на своя собствена печатна версия на издадена в цифров формат бордна карта.

Когато въздушните превозвачи предвиждат цифрови бордни карти, пътниците могат да получат своите бордни карти по електронен път, при регистрацията, без да отправят допълнително искане, и не са задължени да имат потребителски профил или специфично приложение, за да получат и разпечатат своите бордни карти.

Въздушните превозвачи не могат да налагат допълнителна такса за предоставяне на пътника на печатна версия на бордна карта, ако пътникът вече се е регистрирал.

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

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

17) Член 12 се заменя със следното:

„*Член 12*

Допълнителни права

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

Обезщетението, предоставено в съответствие с член 7, или възстановяването на разходи, предоставено в съответствие с член 10, параграф 2 от настоящия регламент, се приспада от обезщетението или намалението на цената, предоставено в съответствие с други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302, ако правата, за които се предоставя обезщетението или намалението на цената, гарантират същия интерес или имат същата цел. По подобен начин обезщетението или намалението на цената, предоставено в съответствие с други правни актове, като например Директива (ЕС) 2015/2302, се приспада от обезщетението, предоставено в съответствие с член 7, или възстановяването на разходи, предоставено в съответствие с член 10, параграф 2 от настоящия регламент, ако правата, за които се предоставя обезщетението или намалението на цената, гарантират същия интерес или имат същата цел.

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

2. Без да се засягат съответните принципи и съответните правила на националното право, включително съдебната практика, параграф 1 от настоящия член не се прилага за доброволци в съответствие с условията, посочени в член 4, параграф 2.

3. Когато на пътника вече е изплатено обезщетение или възстановяване на разходите в съответствие със законодателството на трета държава, размерът на това обезщетение или възстановяване се приспада от размера на обезщетението или възстановяването, предоставено в съответствие с настоящия регламент.“

18) Вмъква се следният член:

„*Член 12а*

Поправяне на имена

1. При получаване на искане, подадено най-късно 48 часа преди часа на заминаване по разписание, оперирящият въздушен превозвач коригира правописни грешки в името на пътника или в случай на административна промяна актуализира името на пътника. Такава поправка или актуализация се извършва безплатно поне веднъж и не представлява основание за отказан достъп на борда в съответствие с член 4.

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

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

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

3. Поправката или актуализацията, извършена съгласно параграф 1, не съставлява прехвърляне на билет от пътника на друго лице.“

19) Член 13 се заменя със следното:

„*Член 13*

Регресни права

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

20) Член 14 се заменя със следното:

„*Член 14*

Задължения за информиране на пътниците

1. Оперираният въздушен превозвач и посредникът поместват на своя уебсайт и на своето мобилно приложение информационно известие, посочващо правата по настоящия регламент, включително информация относно процеса на разглеждане на жалби. За да изпълнят това изискване, оперираният въздушен превозвач и посредникът може да използват резюме на разпоредбите на настоящия регламент, изготвено и предоставено на разположение на обществеността от Комисията на всички официални езици на Съюза.

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

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

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

в) крайния срок и процедурата, чрез която пътникът може да поиска поправка на името, както е посочено в член 12а;

г) общите условия на договора за въздушен транспорт;

д) процедурата за получаване на лични вещи или ръчен багаж, забравени в пътническия салон; тази информация включва данни за връзка по електронна поща, приложимите формуляри и всички други относими данни, необходими за подаването на искане от пътника; както и

е) данните за контакт за помощ и съдействие в случай на проблем.

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

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

5. След закупуването на билетите оперирашите въздушни превозвачи без неоправдано забавяне предоставят на пътниците информацията, предвидена в параграф 2, на траен носител.

6. Въздушните превозвачи и посредниците, когато е приложимо, предоставят информацията съгласно настоящия член на езика на договора за въздушен транспорт и на език, който се използва в международен мащаб.

7. Информацията за пътниците и кореспонденцията или обменът на формуляри или документи с тях съгласно настоящия регламент, включително комуникация, посочена в член 7, параграф 4 и предложенията за избор или споразуменията в съответствие с членове 4, 5, 6б, 7, 8 или 8а, са леснодостъпни и се предоставят по ясен и недвусмислен начин. Когато информацията, кореспонденцията, формулярите или документите се предоставят по електронен път, въздушните превозвачи и посредниците ги предоставят на траен носител и включват датата и часа.

За тези цели въздушните превозвачи и посредниците гарантират, че пътникът не е задължен да има потребителски профил или специфично приложение като предварително условие за достъп или получаване на информация, кореспонденция, формуляри или документи съгласно настоящия регламент, включително бордни карти, с изключение на информация и документи, свързани с въпроси като програми за редовни пътници или други търговски програми, предоставени от въздушен превозвач или посредник.

Тежестта на доказване във връзка с установяването дали и кога на пътниците е предоставена необходимата информация, кореспонденция, формуляри или документи, включително във връзка с комуникацията, посочена в член 7, параграф 4 и бордни карти или предложения за избор или споразумения в съответствие с членове 4, 5, 6б, 7, 8 или 8а, се носи от въздушните превозвачи и посредниците.

За целите на настоящия регламент всички средства за комуникация дават възможност на пътника да се свърже с въздушните превозвачи и посредниците бързо и безплатно и да комуникира ефективно.“

21) Вмъква се следният член:

„*Член 15а*

Жалба до въздушния превозвач или посредника

1. Всеки въздушен превозвач и посредник създава механизъм за разглеждане на жалби относно правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент, в съответните си области на компетентност.

2. Пътниците може да подават жалба до всеки въздушен превозвач или посредник съобразно съответните им области на компетентност посредством механизма, посочен в параграф 1. Такава жалба се подава в срок от 12 месеца от датата, на която полетът е бил изпълнен или е бил предвиден за изпълнение, или три месеца след подаване на искане за обезщетение, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна.

В срок от седем работни дни от получаването на жалбата адресатът потвърждава на пътника, че я е получил. В срок от един месец от получаването на жалбата адресатът дава мотивиран отговор или, в надлежно обосновани случаи, информира пътника, че последният ще получи окончателен отговор в рамките на срок до два месеца от датата на получаване на жалбата.

Окончателният отговор съдържа и съответните данни за контакт на органа или органите, отговарящи за разглеждането на жалби съгласно настоящия регламент. Това задължение може да бъде изпълнено чрез препращане на пътника към списъка на органите за разглеждане на жалби, предоставен от Комисията.

3. Тежестта на доказване във връзка с предоставянето на необходимата информация на пътниците се носи от въздушния превозвач и посредника.“

22) Вмъква се следният член:

„*Член 16з*

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (*).

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

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

23) Член 17 се заменя със следното:

„*Член 17*

Преглед и доклад

1. До 23 октомври 2031 г. и на всеки пет години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно съдържащия се в приложението списък на извънредните обстоятелства, с оглед на събитията, засегнали навременното и ефективно изпълнение на полетите през годините, предхождащи всеки доклад.

2. До 23 октомври 2031 г. и на всеки пет години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно действието, изпълнението и резултатите от настоящия регламент. Комисията включва в този доклад информация относно подобряването на защитата на пътниците във въздушния транспорт на полети до трети държави и от трети държави, изпълнявани от въздушни превозвачи от трети държави.

Докладът включва също така преглед на праговете и сумите, определени в настоящия регламент, като се вземат предвид, наред с другото, развитието на въздухоплавателните тарифи, процентът на инфлация и статистическите данни за отказан достъп на борда, отменени полети, закъснения и пропуснати свързващи полети по вина на въздушните превозвачи, както и статистическите данни за настаняването на място в по-ниска класа през предходните пет години.

В доклада съгласно първа алинея, Комисията оценява също:

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

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

3. При необходимост тези доклади се придружават от законодателни предложения.“

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

Член 2

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

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

а) буква б) се заменя със следното:

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

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

б) добавят се следните букви:

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

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

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

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

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

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

2) Член 3 се заменя със следното:

„*Член 3*

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

2. Задължението за застраховка, установено в член 6 от Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета (*) и в член 11 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, доколкото тя засяга отговорността по отношение на пътниците, се разбира като задължение за въздушния превозвач от Съюза да бъде застрахован до равнище, гарантиращо, че всички лица, които имат право на обезщетение, ще получат цялата сума на обезщетението, за което могат да претендират по силата на настоящия регламент.

(*) Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/785/oj).“

3) Член 3а се заменя със следното:

„*Член 3а*

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

4) Член 5 се заменя със следното:

„*Член 5*

1. В случай на смърт или нараняване на пътници без забавяне и във всеки случай не по-късно от 15 дни след като е била установена самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, въздушният превозвач от Съюза превежда на това лице авансово плащане, позволяващо му да посрещне непосредствените си икономически нужди пропорционално на понесената вреда.

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

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

5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

б) в параграф 2 се добавя следното тире:

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

в) параграф 3 се заменя със следното:

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

г) добавят се следните параграфи:

„4. Всички въздушни превозвачи, на своите мобилни приложения и на своите уебсайтове, както и управляващите летищата органи на всички летища в Съюза с търговски пътникопоток, предоставят в своите зони за получаване на багаж формуляр, който позволява на пътника незабавно да подаде жалба онлайн или на хартиен носител относно повреден, закъснял или изгубен багаж.

Формулярът, който управляващите летищата органи предоставят на пътниците, е общият формуляр. Пътниците имат право да подадат жалбата си до въздушните превозвачи, като използват този общ формуляр. Въздушните превозвачи могат да предоставят на пътниците собствен формуляр на своите уебсайтове, мобилни приложения или на хартиен носител, при условие че този формуляр предоставя в достъпен формат избора и информацията, посочени в общия формуляр, и е наличен най-малко на езика, на който е направена резервацията.

Въздушният превозвач счита датата на подаване на формуляра за дата на подаване на жалбата съгласно член 31, параграфи 2 и 3 от Конвенцията от Монреал дори ако поиска допълнителна информация на по-късна дата. Настоящият параграф не засяга правото на пътника да подаде жалба по друг начин в рамките на срока, посочен в Конвенцията от Монреал.

5. За да се гарантира еднакво прилагане на параграф 4 от настоящия член, Комисията приема акт за изпълнение за установяване на общия формуляр. Общият формуляр се установява в достъпен формат. Комисията предоставя на своя уебсайт общия формуляр на всички официални езици на Съюза. Посоченият акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 6г, параграф 2.

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

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

6) Вмъкват се следните членове:

„*Член 6а*

1. Когато транспортира оборудване за придвижване като регистриран багаж или признати кучета придружители, въздушният превозвач от Съюза гарантира, че на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност е предоставена информация за техните права и е дадена възможността да направят в достъпен формат специална декларация за интерес съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал в момента на резервацията, едновременно с уведомлението съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1107/2006, и най-късно когато оборудването се предава на въздушния превозвач, а в случай на признато куче придружител – при качване на борда. В такъв случай въздушният превозвач от Съюза не начислява на въпросните пътници допълнителна такса. В случай на унищожаване, загубване, повреждане или закъснение на оборудването или в случай на смърт или нараняване на признато куче придружител въздушният превозвач от Съюза може да изиска от лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност да подкрепи размера на интереса в декларацията с доказателство за разходите за подмяна, включително временна замяна, на оборудването за придвижване или на признатото куче придружител.

2. За да се гарантира еднакво прилагане на параграф 1 от настоящия член, Комисията приема акт за изпълнение за установяване на формуляра за специалната декларация за интерес. Този формуляр се изготвя в достъпен формат за лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 6г, параграф 2.

Пътниците имат право да подадат специалната си декларация за интерес до въздушните превозвачи, като използват този формуляр. Въздушните превозвачи могат да предоставят на пътниците собствен формуляр на своите уебсайтове, мобилни приложения или на хартиен носител, при условие че този формуляр предоставя в достъпен формат избора и информацията, посочени в формуляра, установен от Комисията и наличен най-малко на езика, на който е направена резервацията.

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

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

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

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

Член 6б

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

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

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

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

— всички потенциални допълнителни такси, прилагани за превоза на регистриран и нерегистриран багаж, включително музикални инструменти, посочени в член 6в;

— специалните съображения, които правят невъзможен превоза в пътническия салон на нерегистриран багаж.

Член 6в

1. Въздушните превозвачи от Съюза позволяват на пътниците да превозват музикални инструменти в пътническия салон на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за сигурност и безопасност и техническите спецификации и ограничения на съответното въздухоплавателно средство. Музикални инструменти се приемат за превоз в пътническия салон на въздухоплавателното средство, при условие че тези инструменти могат да се съхраняват безопасно в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка. Музикалните инструменти са част от допустимия нерегистриран багаж на пътника. Въздушният превозвач може да даде на пътниците възможност да превозват още един брой ръчен багаж в допълнение към допустимия багаж при евентуално заплащане на допълнителни такси.

2. При спазване на приложимите правила за сигурност и безопасност, когато даден музикален инструмент е прекалено голям, за да бъде съхраняван по безопасен начин в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка, въздушният превозвач може да поиска заплащане на втора тарифа, при която такива музикални инструменти се превозват като нерегистриран багаж на втора седалка. Тази втора тарифа не подлежи на плащане на данъците и таксите, посочени в член 23, параграф 1, букви б), в) и г) от Регламент (ЕО) № 1008/2008. Пътникът и музикалният инструмент заемат съседни седалки, а музикалният инструмент се поставя на място до прозорец. Когато е налична отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство и ако това е било поискано, музикалните инструменти се превозват в нея при спазване на приложимите правила за безопасност, както и предвид пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство.

Член 6г

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (*).

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

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

7) Член 7 се заменя със следното:

„*Член 7*

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета до 23 октомври 2031 г. за действието на настоящия регламент и резултатите от него.

При необходимост докладът се придружава от законодателно предложение.“

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

Член 3

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

Прилага се от 23 октомври 2027 г.

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

Съставено в Страсбург на 16 септември 2026 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	T. BYRNE

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Неизчерпателен списък на обстоятелствата, които се считат за извънредни обстоятелства

Следните обстоятелства се считат за извънредни:

1. обстоятелства, които не се дължат на експлоатацията на въздухоплавателното средство:

   а) природни бедствия, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

   б) екологични бедствия, които не произтичат от оперираща въздушен превозвач и които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

   в) метеорологични условия или повреди на въздухоплавателното средство, причинени от метеорологични явления, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

   г) войни или бунтове, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

   д) сериозни трансгранични заплахи за здравето, попадащи в обхвата на член 2, параграф 1 или член 2, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2022/2371 на Европейския парламент и на Съвета (*), които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

2. инциденти, свързани с пътник:

   а) инциденти със смущаващи реда пътници по смисъла на Монреалския протокол от 2014 г., които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета, налагат прекъсването или отклоняването на полета или забавят излитането на полета, освен ако оперирацият въздушен превозвач не е причинил настъпването на това поведение;

   б) рискове за здравето или спешни медицински случаи, които са открити малко преди заминаването на полета или които налагат неговото прекъсване или отклоняване;

3. други инциденти:

   а) щети, причинени от саботаж или тероризъм, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

   б) рискове за сигурността или щети, причинени от други незаконни действия, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета, при условие че ситуацията е извън ефективния контрол на оперирацията въздушен превозвач;

   в) откриване, от производителя или от компетентен орган, на скрити производствени или конструктивни дефекти, които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

   г) ограничения, свързани с управлението на въздушното движение или летищния капацитет, или затваряне на въздушното пространство, включително затваряне на писти от органите, при условие че събитието е резултат от решение, което е било извън ефективния контрол на оперирацията въздушен превозвач;

   д) частично или пълно непредвидено затваряне на летище, включително общ срив на системата на летището, прекъсване на електрозахранването, срив в електронните комуникации, или задействане на плана за действие в извънредни ситуации от управляващия летището орган, което е несъвместимо с безопасното изпълнение на полета по разписание;

   е) обща повреда на системата за зареждане с гориво, при условие че ситуацията не е неразривно свързана с експлоатацията на въздухоплавателното средство и че е извън ефективния контрол на оперирацията въздушен превозвач;

ж) стачки при доставчици на основни услуги, като например управляващия летището орган, доставчиците на аеронавигационно обслужване или доставчиците на наземно обслужване, които въздушните превозвачи не избират ефективно по смисъла на Директива 96/67/ЕО, при условие че тези стачки са извън ефективния контрол на оперираща въздушен превозвач или на групата от дружества, към която принадлежи този въздушен превозвач;

з) стачки при оперираща въздушен превозвач, при условие че тези стачки произтичат от искания, които само публични органи могат да изпълнят и които следователно са извън ефективния контрол на оперираща въздушен превозвач или на групата от дружества, към която принадлежи този въздушен превозвач;

и) щети на въздухоплавателното средство, на земята или във въздуха, причинени от трети страни, за които въздушният превозвач не носи отговорност, от животни или от чужди обекти, и които са несъвместими с безопасното изпълнение на полета;

й) замърсена писта за излитане и кацане, която е несъвместима с безопасното изпълнение на полета, при условие че замърсяването не произхожда от въздушния превозвач;

к) след излитане, сериозни рискове за здравето или спешни медицински случаи с член на екипажа, които налагат прекъсването или отклоняването на полета;

л) оперативни недостатъци на доставчици на основни летищни услуги, като например управляващ летището орган, доставчиците на аеронавигационно обслужване и доставчиците на наземно обслужване, които въздушните превозвачи не избират ефективно по смисъла на Директива 96/67/ЕО, при условие че оперираща въздушен превозвач не е бил в състояние да упражни ефективен контрол върху тези доставчици на основни летищни услуги.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Информационна бележка, посочена в член 6

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

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

ОБЕЗЩЕТЕНИЕ В СЛУЧАЙ НА СМЪРТ ИЛИ НА НАРАНЯВАНЕ

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

Без да се засяга член 20 от Конвенцията от Монреал относно освобождаването от отговорност на въздушния превозвач, за вреди в размер до лимита в съответствие с член 21 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([1]), въздушният превозвач не може да изключи или ограничи отговорността си.. Над тази сума въздушният превозвач не носи отговорност, ако докаже, че:

— вредата не е причинена от небрежност или друго неправилно действие или бездействие на въздушния превозвач или неговите служители или агенти; или

— вредата е причинена единствено от небрежност, друго неправилно действие или бездействие на трета страна.

АВАНСОВИ ПЛАЩАНИЯ

В случай на смърт или на нараняване на пътник въздушният превозвач трябва да извърши авансово плащане за покриване на непосредствените икономически нужди в срок от 15 дни, считано от установяването на самоличността на лицето, имащо право на обезщетение. В случай на смърт това авансово плащане не може да бъде по-малко от 16 % от лимита, определен в член 21 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([2]).

ЗАКЪСНЕНИЕ НА ПЪТНИЦИТЕ

В случай на закъснение на пътниците въздушният превозвач е отговорен за вредите, освен ако е взел всички разумно предвидими мерки за тяхното избягване или ако е било невъзможно да се вземат такива мерки. Отговорността за закъснения на пътниците се ограничава до лимита, определен в член 22, параграф 1 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([3]).

ЗАКЪСНЕНИЕ НА БАГАЖА

В случай на закъснял багаж въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до лимита, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([4]), като лимитът на обезщетението важи за пътник, а не за единица регистриран багаж. Въздушният превозвач не носи отговорност, когато е предприел всички разумни мерки, за да се избегнат вреди, произтичащи от такова закъснение, или когато е било невъзможно да се вземат такива мерки.

([1]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на този лимит в местна валута.
([2]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на авансовото плащане в местна валута.
([3]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на този лимит в местна валута.
([4]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на този лимит в местна валута.

УНИЩОЖАВАНЕ, ЗАГУБВАНЕ ИЛИ ПОВРЕЖДАНЕ НА БАГАЖ

Въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до лимита, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([5]), като лимитът на обезщетението важи за пътник, а не за единица багаж.

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

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

ПО-ВИСОКИ ЛИМИТИ НА ОТГОВОРНОСТ ЗА БАГАЖА

Пътниците могат да се възползват от по-висок лимит на отговорност, като направят специална декларация за интерес най-късно в момента на регистрацията и като платят допълнителна такса, ако такава се изисква. Тази допълнителна такса се основава на тарифа, свързана с допълнителните разходи за транспортиране и застраховане на съответния багаж над лимита на отговорност, съответстващ на лимита, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, актуализиран от Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([6]). Тарифата се съобщава на пътниците при поискване.

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

ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ОТГОВОРНОСТ

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

СРОК ЗА ПОДАВАНЕ НА ЖАЛБИ ВЪВ ВРЪЗКА С БАГАЖА

В случай на повреждане, закъснение, загубване или унищожаване на багаж, съответният пътник трябва във всички случаи да подаде жалба пред въздушния превозвач възможно най-бързо. Пътникът трябва да подаде жалбата в срок от седем дни в случай на повреда на регистриран багаж и в срок от 21 дни в случай на закъснял багаж, като и в двата случая срокът тече от датата, на която багажът е бил предоставен на пътника. Във връзка с това на разположение на пътниците в зоната за получаване на багаж на всички летища на Съюза с търговски пътникопоток, както и на уебсайта или онлайн приложението на въздушния превозвач, може да има специален формуляр, който да може да се подава на хартиен носител или онлайн. Този формуляр трябва да бъде приет от въздушния превозвач на летището като жалба. Въздушният превозвач счита датата на подаване на такава жалба за дата на подаване на жалбата съгласно член 31, параграфи 2 и 3 от Конвенцията от Монреал дори ако поиска допълнителна информация на по-късна дата.

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

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

([5]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на този лимит в местна валута.
([6]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на този лимит в местна валута.

СРОК ЗА ПРЕДЯВЯВАНЕ НА ИСКА

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

УНИЩОЖАВАНЕ, ЗАГУБВАНЕ, ПОВРЕЖДАНЕ ИЛИ ЗАКЪСНЕНИЕ НА ОБОРУДВАНЕ ЗА ПРИДВИЖВАНЕ

Въздушният превозвач е отговорен за унищожаването, загубването, повреждането или закъснението на оборудване за придвижване до лимита, определен в член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал съгласно член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал ([7]), като лимитът на обезщетението важи за пътник, а не за единица багаж.

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

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

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

ОСНОВАНИЕ ЗА ГОРЕПОСОЧЕНИТЕ ПРАВИЛА

Горепосочените правила се основават на Конвенцията от Монреал от 28 май 1999 г., която се прилага в Съюза с Регламент (ЕО) № 2027/97 (изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 и Регламент (ЕС) 2026/2202 и в държавите членки с националното им законодателство.“

([7]) Въздушният превозвач посочва в скоби приблизителната равностойност на този лимит в местна валута.