



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по вътрешния пазар и защита на потребителите

2013/0072(COD)

8.11.2013

СТАНОВИЩЕ

на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж (COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD))

Докладчик по становище: Ханс-Петер Майер

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

Поради факта, че конкретно във връзка с Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът на Европейския съюз е бил сезиран многократно поради правна несигурност, съществува спешна необходимост от преразглеждане на този документ. Целта е да бъде осигурен справедлив баланс между интересите на пътниците и въздушните превозвачи. Цел на преразглеждането е също така и да се насърчат въздушните превозвачи да потърсят начини за подобряване на предоставяните от тях услуги и на общия си подход.

За да бъде постигнато опростяване, по-конкретно в полза на европейските потребители/пътници, следва не само да се разяснят отделните части от законодателния акт, но и да се опрости и самият текст, така че той да стане по-разбираем и да позволява лесен прочит.

Регламент (ЕО) № 261/2004:

Права и диференциране по категории:

Един от основните аспекти във връзка с Регламент (ЕО) № 261/2004 е въпросът, кои закъснения пораждаат права и как те следва да бъдат диференцирани. В своето становище докладчикът е ползвал като ориентир съдебната практика на Съда на ЕС. С оглед постигане на яснота той предлага също така система, включваща само две категории: полети на разстояния до и над 3 500 km. В първата категория, която обхваща разстояния до 3 500 km и полети в рамките на ЕС, се включват изрично и отвъдморските департаменти на ЕС. За тази група следва да бъде възможно определянето на максимално обезщетение в размер на 250 EUR за полет, като се започва от закъснение от три часа. Втората категория обхваща полети на разстояние над 3 500 km. За тези полети са възможни искове за максимално обезщетение в размер на 600 евро за полет за закъснения над пет часа.

За да бъде взето предвид по подобаващ начин икономическото положение на т.нар. „нискотарифни въздушни превозвачи”, следва да бъде възможно пределната стойност на обезщетението да бъде равна на цената на самолетния билет. Но в тази сума трябва да бъде включена съвкупната цена на самолетния билет, включително полетите в двете посоки (отиване и връщане) и всички допълнителни разходи, особено таксите за регистриран багаж. Следователно посочените тук суми в размер на 250 и на 600 EUR следва да бъдат считани за пределни стойности. Това се предвижда с цел да се избягва непропорционалността.

Правото на обезщетение следва като цяло да покрива вредите. Поради това докладчикът предлага да се поясни член 12, параграф 1, второ изречение, така че да се посочи, че правото на обезщетение не може да бъде приспадено от последващи искове за вреди. Необходимостта от това пояснение е следствие от дело X ZR111/12, което понастоящем се разглежда от Съда на ЕС.

Друг основен аспект е политиката при неявяване. Отказът на достъп на борда при връщане или заминаване въз основа на това, че пътникът не е ползвал пътуването на отиване или самостоятелна отсечка, се забранява, тъй като европейското

законодателство следва да избягва – дори в случая на обезщетение за вреди – узаконяването на нарушаването на договор.

Докладчикът по становище желае също така да се ограничи времето за чакане при забавяне на пистата до два часа. В случай че излитането предстои непосредствено, т.е. е вероятно да се извърши в рамките на половин час, времето за чакане може да бъде удължено над два часа. В тези случаи пилотите трябва да вземат решение в зависимост от ситуацията. Освен това докладчикът по становище желае да се предвиди право на премаршрутиране, което се поражда при закъснение над три часа. Същевременно в становището се предвижда предоставянето на помощ съгласно членове 8 и 9 да се извършва съевременно от най-ранния възможен момент.

Комисията счита, че в случай на закъснения и отмяна на полети, които не са по вина на въздушните превозвачи, от тях следва да се изисква да поемат разходите за максимум пет нощувки в хотел с таван от 175 евро на нощувка. За някои крайни пунктове, особено при необходимост от пренощуване в близост до летището при евентуален следващ полет, посочената от Комисията сума изглежда твърде незначителна.

Становището също така възприема разпоредбите на член 12 от Директива 2013/11/ЕС за алтернативно решаване на потребителски спорове, като предвижда, с цел създаване на еднакви условия, при всички случаи срокът на давност за подаване на жалби да бъде две години. Докладчикът освен това изисква въздушните превозвачи да посочват изрично сроковете.

Списък на извънредните обстоятелства в приложение I:

Становището променя реда, в който обстоятелствата, които трябва да се считат за задължителни, следва да се изброят, като те се подреждат по важност. То включва технически проблеми, а също така разширява списъка, като включва рискове за безопасността.

То също така провежда разграничение, в случая на трудови спорове, между опериращ въздушен превозвач, от една страна, и други превозвачи и основни доставчици на услуги, от друга страна.

Поради това само в случая на спорове, свързани с последните, ще се счита, че съществуват извънредни обстоятелства.

И двата списъка – с извънредни обстоятелства и обстоятелства, които не са извънредни – следва да бъдат неизчерпателни, за да бъдат съобразени с бъдещото развитие и да не пораждат проблеми в ситуации, когато конкретните обстоятелства не са упоменати. Тези списъци вече са били разширени вследствие на решения на европейските съдилища. Те могат да бъдат адаптирани, но не и съкратени, посредством делегирани актове.

Процедури за подаване на жалби:

Подадената от пътниците обратна информация сочи многократно, че обработката на исковете и жалбите не протича по задоволителен начин. Често пъти въздушните превозвачи се опитват да отхвърлят предявения иск, като отчасти това се осъществява чрез посочване на неверни основания. За тези случаи следва да бъдат въведени санкции.

За да се улесни прилагането, следва да се предостави допълнително право на цялостна информация относно причините за закъснението, отмяната или промяната на полета. В противен случай не би било възможно да се гарантира зачитането на правата на пътниците.

Регламент (ЕО) № 2027/97:

Тъй като става въпрос за регламент на ЕС, еврото следва да служи като парична единица. Поради това в становището се предвижда, по съображения за яснота, да бъде заличено понятието „специални права на тираж” (СПТ) като мерна единица. Вместо това се посочват закръглени суми въз основа на текущата стойност на СПТ.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирани въздушен транспорт като част от пакетно пътуване. Трябва обаче да се поясни, че пътниците не могат да натрупват съответните права, по-специално съгласно настоящия регламент и Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки. Пътниците следва да могат да избират съгласно кое право да въведат исковете си, но не следва да имат право да натрупват обезщетения за същия проблем в съответствие с двата правни акта. Пътниците не трябва да се притесняват за това как въздушните превозвачи и туроператорите разпределят тези икове помежду си.

Изменение

(6) Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага също така за пътници, които са резервирани въздушен транспорт като част от пакетно пътуване. Трябва обаче да се поясни, че пътниците не могат да натрупват съответните права, по-специално съгласно настоящия регламент и Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки, ***дори ако по принцип имат право да упражняват тези права или поотделно, или едновременно.*** Пътниците следва да могат да избират съгласно кое право да въведат исковете си, но не следва да имат право да натрупват обезщетения за същия проблем в съответствие с двата правни акта. Пътниците не трябва да се притесняват за това как въздушните превозвачи и туроператорите разпределят тези икове помежду си.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Следва да се поясни, че когато пътникът не желае да осъществи една част от своето пътуване, той може да уведоми за това въздушния превозвач преди часа на излитане по разписание, а не впоследствие, единствено с цел предявяване на иск за възстановяване на таксите.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9б) В случай на анулиране от страна на пътника въздушните превозвачи следва да бъдат задължени да възстановят безплатно вече заплатените такси.

Обосновка

В такива случаи някои въздушни превозвачи често изискват несъразмерни такси за услугата. Това е недопустимо. Таксите, които не се дължат, трябва да се възстановяват в пълен размер. Това, че пътникът не използва вече платения полет, само по себе си би трябвало да бъде достатъчна „санкция“.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 9 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9в) Ако пътникът реши, в съответствие със споразумение, да пътува на по-късна дата, разноските за пътуването от и до летището за отменения полет следва да бъдат възстановени в пълен размер. Същите

включват разноските за обществен транспорт, разходи за таксиметров превоз и такси за паркиране на летището.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 9 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9g) Пътниците следва да се ползват със специална защита в случай на отмяна на полет поради несъстоятелност на въздушен превозвач или прекратяване на неговата дейност вследствие на отнемане на оперативния му лиценз; въздушните превозвачи следва да бъдат задължени да предоставят достатъчно гаранции за възстановяване на разходите на пътниците и/или за тяхното репатриране.

Обосновка

Следва да се предвиди защита за пътниците, в случай че въздушният превозвач прекрати дейност, като се гарантира възстановяването на разходите за техния неизползван билет или репатриране, ако са блокирани в чужбина. На въздушните превозвачи се предоставя свобода на действие по отношение на средствата (финансови средства, застраховане и т.н.).

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10) Летищата и ползвателите на летището като въздушните превозвачи и дружества за наземно обслужване следва да си сътрудничат, за да се сведе

(10) Летищата и ползвателите на летището като въздушните превозвачи, дружества за наземно обслужване и доставчици на обслужване по

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

контрол на въздушното движение следва да си сътрудничат, за да се сведе до минимум въздействието на множество проблеми на полета върху пътниците чрез осигуряване на грижи и премаршрутиране. За тази цел те следва да подготвят планове за действие в извънредни ситуации и да си сътрудничат *с европейски, национални, регионални и местни органи* при разработването на такива планове. **Ако е необходимо, съществуващите планове за действие в извънредни ситуации следва да бъдат съответно адаптирани.**

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

(11) Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да включва правото на обезщетение за пътниците, претърпели дълги закъснения, в съответствие с решението на Съда на Европейския съюз по съединени дела С-402/07 и С-432/07 (Sturgeon). **Същевременно праговете, над които закъсненията пораждат право на обезщетение, следва да бъдат увеличени, за да се отчете финансовото въздействие върху сектора и за да се избегне увеличаване на честотата на отменените вследствие на това полети. За да се** гарантира, че за пътуващите в ЕС граждани съществуват еднакви условия за обезщетение, прагът следва да е един и същ за всички пътувания в Съюза, но следва да зависи от разстоянието на полета за пътувания от и за трети държави, за да се отчетат оперативните трудности, с които се сблъскват въздушните превозвачи,

Изменение

(11) Регламент (ЕО) № 261/2004 следва изрично да включва правото на обезщетение за пътниците, претърпели дълги закъснения, в съответствие с решението на Съда на Европейския съюз по съединени дела С-402/07 и С-432/07 (Sturgeon). За да се гарантира, че за пътуващите в ЕС граждани съществуват еднакви условия за обезщетение, прагът следва да е един и същ за всички пътувания в Съюза, но следва да зависи от разстоянието на полета за пътувания от и за трети държави, за да се отчетат оперативните трудности, с които се сблъскват въздушните превозвачи, когато се справят със закъснения на отдалечени летища

когато се справят със закъснения на отдалечени летища

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) За да се отчете финансовото въздействие върху сектора на въздушния транспорт и в рамките на нискотарифния сектор, следва да е възможно да се предявяват искове за заплащане на обезщетение в размер на пълната цена на билета, без да се надвишават определените в настоящия регламент суми. Тази цена следва да обхваща полетите в двете посоки (отиване и връщане), включително всички допълнителни разходи, като например такси за багаж. Това право следва да се прилага, в съответния размер, за всеки закъснял полет. Съответно при закъснение на полетите в двете посоки (отиване и връщане) следва да съществува право на две плащания на обезщетение, всяко от които в размер на общата цена на билета.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12) С цел да се гарантира правна сигурност, Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да изрично да потвърди, че промяната на разписанията на полетите има подобно въздействие върху пътниците като големите закъснения и

(12) С цел да се гарантира правна сигурност, Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да изрично да потвърди, че промяната на разписанията на полетите има подобно въздействие върху пътниците като големите закъснения и

следва да поражда подобни права.

отменените полети и следва да поражда подобни права.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(17) Упражняването на някои права на пътниците, по-специално правото на настаняване, се е доказало като непропорционално спрямо приходите на въздушните превозвачи за някои дейности с малък мащаб. Полети, извършвани от малки въздухоплавателни средства на кратки разстояния, следва да бъдат освободени от задължението да плащат за настаняване, въпреки че превозвачът трябва все пак да помогне на пътника да се настани.

заличава се

Обосновка

В съответния член става въпрос не само за малки въздухоплавателни средства, но и за отсечки под 250 km. На пътник, който е „блокиран“ посред нощ на дадено летище без никаква възможност за незабавно продължаване на пътуването, трябва да бъде предоставена възможност за настаняване. Пътникът не носи отговорност за факта, че въздухоплавателното средство е малко.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18) За лицата с увреждания, лицата с намалена подвижност и други лица със специални нужди, като например непридружени деца, бременни жени или лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, може да се окаже трудно да си осигурят настаняване при

(18) За лицата с увреждания, лицата с намалена подвижност и други лица със специални нужди, като например непридружени деца, бременни жени или лица, нуждаещи се от специфична медицинска помощ, може да се окаже трудно да си осигурят настаняване при

проблеми с полета. Следователно, ограниченията на правото за настаняване в случаи на извънредни обстоятелства *или за регионални дейности* следва да **не** се прилагат за тези категории пътници.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 20

Текст, предложен от Комисията

(20) Пътниците следва не само да бъдат правилно информирани за своите права в случаи проблеми с полета, но те също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за *причината* за тях, веднага след като информацията е налична. **Тази информация** следва също така да **се предоставя**, когато пътникът е придобил документа за превоз чрез посредник, установен в Съюза.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 20

Текст, предложен от Комисията

(20) Пътниците следва не само да бъдат правилно информирани за своите права в случаи проблеми с полета, но те също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за тях, веднага след като информацията е налична. Тази информация следва също така да се предоставя, когато пътникът е

проблеми с полета. Следователно, ограниченията на правото за настаняване в случаи на извънредни обстоятелства **в никакъв случай не** следва да се прилагат за тези категории пътници.

Изменение

(20) Пътниците следва не само да бъдат правилно информирани за своите права в случаи **на закъснение на полета, отмяна на полета,** проблеми с полета **или промяна на разписанието**, но те също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за *причините* за тях, веднага след като информацията е налична. **Те следва да имат това право, като възможността за неговото упражняване се гарантира чрез санкции. Това право** също така следва да **съществува**, когато пътникът е придобил документа за превоз чрез посредник, установен в Съюза.

Изменение

(20) Пътниците следва не само да бъдат правилно информирани за своите права в случаи проблеми с полета, но те също така следва да бъдат уведомявани по подходящ начин за причината за тях, веднага след като информацията е налична. Тази информация следва също така да се предоставя, когато пътникът е

придобил документа за превоз чрез посредник, установен в Съюза.

придобил документа за превоз чрез посредник, установен в Съюза. **Освен това пътниците следва да бъдат уведомявани относно най-опростените и най-бързите процедури за подаване на искове и жалби, за да могат да упражняват своите права.**

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) С цел да се осигури по-добро изпълнение на правата на пътниците, ролята на националните правоприлагащи органи следва да бъде по-точно определена и ясно разграничена от разглеждането на индивидуални жалби на пътниците.

Изменение

(21) С цел да се осигури по-добро изпълнение на правата на пътниците, ролята на националните правоприлагащи органи следва да бъде по-точно определена и ясно разграничена от разглеждането на индивидуални жалби на пътниците. **Освен това следва да се поясни, че в интерес на европейските потребители максималният срок за разглеждане от 90 дни не трябва да бъде надвишаван. Отговорността за разглеждане на индивидуалните жалби следва да бъде ясно определена, за да се избегне ситуация, при която пътниците биват препращани от един национален правоприлагащ орган на друг, вместо жалбата им да бъде бързо разгледана.**

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 22

Текст, предложен от Комисията

(22) Пътниците следва да бъдат надлежно информирани относно

Изменение

(22) Пътниците следва да бъдат надлежно информирани относно

съответните процедури за подаване на искове и жалби до въздушни превозвачи и следва да получат отговор в рамките на **разумен срок**. Пътниците следва също да имат възможността да се оплакват от въздушните превозвачи чрез извънсъдебни мерки. **Въпреки това**, тъй като правото на ефективни правни средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да възпрепятстват нито да попречат на достъпа на пътниците до съд.

съответните процедури за подаване на искове и жалби до въздушни превозвачи и следва да **бъдат уведомявани за съответните срокове, приложими в тази връзка, особено за сроковете, определени в член 16а, параграф 2. Те следва да** получат отговор в рамките на **два месеца от подаването на иска или жалбата**. Пътниците следва също да имат възможността да се оплакват от въздушните превозвачи чрез извънсъдебни мерки. Тъй като правото на ефективни правни средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да възпрепятстват нито да попречат на достъпа на пътниците до съд. **С цел постигането на опростено, бързо и ефективно по отношение на разходите разглеждане на исковете в съдебните и извънсъдебните процедури следва да се обръща внимание по-специално на онлайн процедурите и на процедурите за алтернативно решаване на спорове, както и на европейската процедура за искове с малък материален интерес.**

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 22

Текст, предложен от Комисията

(22) Пътниците следва да бъдат надлежно информирани относно съответните процедури за подаване на искове и жалби до въздушни превозвачи и следва да получат отговор в рамките на разумен срок. Пътниците следва също да имат възможността да се оплакват от въздушните превозвачи чрез извънсъдебни мерки. Въпреки това, тъй като правото на ефективни правни

Изменение

(22) Пътниците следва да бъдат надлежно информирани относно съответните процедури за подаване на искове и жалби до въздушни превозвачи и следва да получат отговор в рамките на разумен срок. Пътниците следва също да имат възможността да се оплакват от въздушните превозвачи чрез извънсъдебни мерки. **За тази цел на пътниците трябва да се**

средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да възпрепятстват нито да попречат на достъпа на пътниците до съд.

предоставят адресите и данните за контакт на всички органи, отговарящи за изпълнението на съответните процедури във всяка държава. Въпреки това, тъй като правото на ефективни правни средства за защита пред съд е основно право, признато в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, тези мерки не следва да възпрепятстват нито да попречат на достъпа на пътниците до съд.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 22 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(22а) Въздушните превозвачи следва да участват в системи за алтернативно решаване на потребителски спорове, както се посочва в Директива 2013/11/ЕС за алтернативно решаване на потребителски спорове.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 22 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(22б) За да се гарантират еднакви условия, жалбите и исковете по настоящия регламент следва да се внасят в срок до две години от възникването на иска, изчислен от датата на излитане на полета съгласно резервацията.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 31

Текст, предложен от Комисията

(31) Предвид кратките срокове за подаване на жалби за загубен, повреден или закъснел багаж въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците възможност да подадат жалба чрез предоставяне на формуляр за жалба на летището. Това може да бъде също така под формата на общ доклад за нередност при превоз на багаж.

Изменение

(31) Предвид кратките срокове за подаване на жалби за загубен, повреден или закъснел багаж въздушните превозвачи следва да предоставят на пътниците възможност да подадат жалба чрез предоставяне на формуляр за жалба на летището, **на всички работни езици на ЕС**. Това може да бъде също така под формата на общ доклад за нередност при превоз на багаж.

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 33

Текст, предложен от Комисията

(33) Необходимо е изменение на паричните граници, посочени в Регламент (ЕО) № 2027/97, за да се вземат предвид икономическите развития, **преразгледани от Международната организация на гражданската авиация (ИКАО) през 2009 г. в съответствие с член 24, параграф 2 на Конвенцията от Монреал.**

Изменение

(33) Необходимо е изменение на паричните граници, посочени в Регламент (ЕО) № 2027/97, **посредством актове за изпълнение**, за да се вземат предвид икономическите развития.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 34 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(34а) Настоящият регламент следва да се прилага и за летище Гибралтар.

Изменение 22

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка -1 (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 1 – параграф 3

Текст в сила

Изменение

3. Настоящият регламент по отношение на летище Гибралтар не се прилага, докато влязат в сила споразуменията в Съвместната декларация, направена от външните министри на Кралство Испания и Обединеното Кралство на 2 декември 1987 г. Правителствата на Испания и Обединеното Кралство ще уведомят Съвета за датата на влизане в сила.

заличава се

Обосновка

В предложението на Комисията клаузата, с която се преустановява прилагането на регламента по отношение на летище Гибралтар, не е премахната от Регламента от 2004 г. През 2006 г. Обединеното кралство, Испания и правителството на Гибралтар постигнаха конструктивно споразумение, което гарантира, че летище Гибралтар е включено в единния авиационен пазар. Гибралтар е летище на ЕС и в съответствие с Договорите всички авиационни мерки на ЕС трябва да обхващат и Гибралтар.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 2 – буква г

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

„организатор““ означава лицето, което не на случаен принцип организира туристически пакети и ги продава или предлага за продажба, пряко или посредством продавач на дребно;

туристически обиколки;“

Обосновка

За да се гарантира по-голяма разбираемост и леснота на ползване, е по-добре да бъдат пропускани всички препратки и вместо това в настоящия регламент да се формулират изрично и ясно съответните определения.

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 2 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**да) „регистрация на пътник“
означава регистрирането на пътник
за полет или от самия въздушен
превозвач, или от дружество за
регистриране или чрез онлайн
регистрация, извършена от самия
пътник;**

Обосновка

В английския текст в член 3, параграф 2 става дума за „качване на борда“, докато в немския текст става дума за регистрация (Abfertigung). Това е подвеждащо по отношение на посочения срок от 45 минути (дали става дума за регистрация или за качване на борда на самолета?).

Изменение 25

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква в

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 2 – буква и

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

**„лице с увреждания“ или „лице с
ограничена подвижност“ означава
всяко лице, което по време на
използване на транспорт е с
ограничена подвижност поради някакво**

хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт.“

физическо увреждане (сензорно или локомоторно, трайно или временно), умствено увреждане или недостатък или всяка друга причина за увреждане, или възраст, и чието състояние изисква съответното внимание и приспособяване на обслужването, което се предоставя на всички пътници, към специфичните нужди на такова лице.“

Обосновка

За да се гарантира по-голяма разбираемост и леснота на ползване, е по-добре да бъдат пропускани всички препратки и вместо това в настоящия регламент да се формулират изрично и ясно съответните определения.

Изменение 26

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква г

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 2 – точка 1

Текст, предложен от Комисията

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

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

Изменение

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

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

Изменение 27

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква д

Текст, предложен от Комисията

м) „извънредни обстоятелства“ означава обстоятелства, които по своя характер не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на засегнатия въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол. За целите на настоящия регламент, извънредни обстоятелства включват обстоятелствата, посочени в **приложението**;

Изменение

м) „извънредни обстоятелства“ означава обстоятелства, които по своя характер не са присъщи на нормалното упражняване на дейността на засегнатия въздушен превозвач и се намират извън ефективния му контрол. За целите на настоящия регламент, извънредни обстоятелства включват обстоятелствата, посочени в **неизчерпателния списък в приложение 1. На Комисията се предоставя правомощието, чрез делегиран акт в съответствие с член 16г, да добавя обстоятелства в списъка в приложение 1, които трябва да се считат за извънредни обстоятелства за целите на настоящия регламент**;

Изменение 28

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква д
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 2 – буква т

Текст, предложен от Комисията

„цена на билет“ означава пълната цена, платена за билета и включваща въздухоплавателната тарифа, **както и** всички приложими данъци, такси, допълнителни такси и възнаграждения, изплащани за всички незадължителни и задължителни услуги, включени в билета;

Изменение

„цена на билет“ означава пълната цена, платена за билета и включваща въздухоплавателната тарифа, всички приложими данъци, такси, допълнителни такси и възнаграждения, изплащани за всички незадължителни и задължителни услуги, включени в билета, **отнасящи се до свързаната с въздушния транспорт част от пътуването.**

Обосновка

Изяснява, че „цената на билета“ се отнася само за услуги, свързани с въздушния транспорт (а не до услуги като хотелски резервации и коли под наем).

Изменение 29

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 1 – буква д

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 2 – буква ц

Текст, предложен от Комисията

„забавяне на пистата“ означава, при заминаване, времето, когато въздухоплавателното средство е на място между **началото** на качването на пътниците на борда и часа на излитане на въздухоплавателното средство или, при пристигане, времето между кацането на въздухоплавателното средство и началото на слизането на пътниците от борда;

Изменение

„забавяне на пистата“ означава, при заминаване, времето, когато въздухоплавателното средство е на място между **приключването** на качването на пътниците на борда и часа на излитане на въздухоплавателното средство или, при пристигане, времето между кацането на въздухоплавателното средство и началото на слизането на пътниците от борда;

Обосновка

„Забавянето на пистата“ не следва да включва времето за качване. То следва да се изчислява от момента на „приключване на качването на борда“.

Изменение 30

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква а

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 3 – параграф 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, с изключение на случаите на отмяна, посочени в член 5, и в случай на промяна на разписанието, посочен в член 6, **се представят за качване на борда**,

Изменение

а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, с изключение на случаите на отмяна, посочени в член 5, и в случай на промяна на разписанието, посочен в член 6, **представили са се за регистрация и в знак на това им е бил**

- като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, организатора или упълномощен пътнически агент, или, ако не е посочен час,
- не по-късно от 45 минути преди часа на излитане по разписание; или

издаден билет,

– като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, организатора или упълномощен пътнически агент, или, ако не е посочен час,
– не по-късно от 45 минути преди часа на излитане по разписание; или

Обосновка

Не е ясно какво се има предвид с думата „Abfertigung” (регистрация). Изменението и предложеното ново определение за този термин имат за цел да се поясни, че не става въпрос за фактическото качване на борда.

Изменение 31

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква -а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 3 – параграф 1 – буква б

Текст в сила

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

Изменение

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността **или полетът е бил обратен полет, резервиран заедно със съответния полет, излитащ от летище в ЕС и осъществяван от превозвач от Общността.**

Изменение 32

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

„6. Настоящият регламент се прилага също така за пътниците, превозвани съгласно договори за пакетните туристически пътувания, но следва да не засяга правата на пътниците съгласно Директива 90/314/ЕИО. Пътникът има право да представя искиове съгласно настоящия регламент и Директива 90/314/ЕИО на Съвета, но не може по отношение на същите факти да натрупва права съгласно двата правни акта, ако с правата се гарантира еднакъв интерес или имат една и съща цел. Настоящият регламент не се прилага в случаите, когато пакетна екскурзия се отменя или закъснява по причини, различни от отмяната или закъснението на полета.“

Изменение

„6. Настоящият регламент се прилага също така за пътниците, превозвани съгласно договори за пакетните туристически пътувания, но следва да не засяга правата на пътниците съгласно Директива 90/314/ЕИО. Пътникът има право да представя искиове **поотделно или едновременно** съгласно настоящия регламент и Директива 90/314/ЕИО на Съвета, но не може по отношение на същите факти да натрупва права съгласно двата правни акта, ако с правата се гарантира еднакъв интерес или имат една и съща цел. Настоящият регламент не се прилага в случаите, когато пакетна екскурзия се отменя или закъснява по причини, различни от отмяната или закъснението на полета.“

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква а
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 3 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

„3. Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги обезщетява **незабавно** по член 7 и им предоставя необходимата помощ по член 8. Когато **пътникът избере** премаршрутиране при първа възможност в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) **и когато часът на излитане е най-малко два часа след първоначалния час за излитане**, опериращият въздушен превозвач оказва помощ **на пътника** съгласно

Изменение

„3. Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля **за полета на отиване или полета на връщане**, опериращият въздушен превозвач ги обезщетява **във възможно най-кратък срок** по член 7 и им предоставя необходимата помощ по член 8. Когато **пътниците избера**т премаршрутиране при първа възможност в съответствие с член 8, параграф 1, буква б), опериращият въздушен превозвач **им** оказва помощ съгласно член 9.“

член 9.“

Обосновка

Не следва да има значение дали пътникът е осъществил полета на отиване или не. Освен това е недопустимо след два часа закъснение на пътника да се предлага само напитка.

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква а

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 4 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, оперираният въздушен превозвач ги обезщетява незабавно по член 7 и им предоставя необходимата помощ по член 8. Когато пътникът избере премаршрутиране при първа възможност в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) и когато часът на излитане е най-малко два часа след първоначалния час за излитане, оперираният въздушен превозвач оказва помощ на пътника съгласно член 9.

Изменение

Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, оперираният въздушен превозвач ги обезщетява незабавно **и без допълнителни формалности** по член 7 и им предоставя необходимата помощ по член 8. Когато пътникът избере премаршрутиране при първа възможност в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) и когато часът на излитане е най-малко два часа след първоначалния час за излитане, оперираният въздушен превозвач оказва помощ на пътника съгласно член 9.

Изменение 35

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 4 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Параграфи 1, 2 и 3 се прилагат също така и за двупосочни билети, когато на пътника е отказан достъп на борда

Изменение

4. Отказът на достъп на борда при връщане или заминаване въз основа на това, че **пътникът** не е ползвал

на връщане въз основа на това, че той не е ползвал пътуването на отиване или не е платил допълнителна такса за тази цел.

пътуването на отиване или самостоятелна отсечка, се забранява.

Обосновка

Достъп на борда не може да се отказва при връщане или заминаване въз основа на това, че пътникът не е ползвал пътуването на отиване или самостоятелна отсечка. Това е целта на изменение 25 на докладчика.

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 4 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

(не се отнася до българския текст)

(Изменението засяга единствено текста на гръцки език. То има за цел поправянето на грешка в текста на предложението на Комисията на гръцки език, който се позовава само на параграфи 1 и 2, а не на параграфи 1, 2 и 3 като всички останали езикови версии.)

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 4 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Когато пътник, или посредник,

Изменение

5. Когато пътник, или посредник,

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

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

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 – буква а
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 5 – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

„а) получават от оперирания въздушен превозвач в случай на премаршрутиране грижата, посочена в член 9, и“

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 – буква б
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 5 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства и не е могло да бъде

Изменение

Опериращ въздушен превозвач не е длъжен да изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства и не е могло да бъде

избегната, дори да са били взети всички необходими мерки. Такива извънредни обстоятелства могат да се приемат за основателни само доколкото засягат съответния полет или предишния полет, извършван от същото въздухоплавателно средство.

избегната, дори да са били взети всички необходими мерки. Такива извънредни обстоятелства могат да се приемат за основателни само доколкото засягат съответния полет или предишния полет, извършван от същото въздухоплавателно средство. **Когато въздушният превозвач не представи такива доказателства в писмена форма с оглед на иска на пътника, обезщетението остава дължимо.**

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 – буква в

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 5 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

съответствие с член 16. На всички летища под гореспоменатия праг управляващият орган на летището полага усилия в рамките на разумното за координиране на ползвателите на летището и осигуряване на помощ и информация за блокираните в такива ситуации пътници.“

съответствие с член 16. На всички летища под гореспоменатия праг управляващият орган на летището полага усилия в рамките на разумното за координиране на ползвателите на летището и осигуряване на помощ и информация за блокираните в такива ситуации пътници.“

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 4 – буква в а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 5 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) Добавя се следният параграф 5а:

„5а. В случай на отмяна на полет поради несъстоятелност или прекратяване на дейността на въздушен превозвач, пътниците имат право на възстановяване на средствата или обратен полет до пункта на излитане в съответствие с член 8, параграф 1, буква а) и право на грижа, както е посочено в член 9. Въздушните превозвачи предоставят достатъчно доказателства за гарантиране на разходите по възстановяването на средства и репатрирането.“

Обосновка

В случай на отмяна поради несъстоятелност или поради някаква друга причина, пътниците трябва да са защитени. Това включва също и отнемането на оперативен лиценз.

Изменение 42

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 6 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Голямо закъснение

Закъснение

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6 – параграф 1 – подточка i

Текст, предложен от Комисията

Изменение

i) **когато закъснението е минимум два часа**, помощта посочена в член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2; и

i) помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2; и

Обосновка

Не е справедливо пътникът да е принуден да чака два часа, преди да му бъде предложена чаша вода.

Изменение 44

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6 – параграф 1 – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ii) когато закъснението е минимум **пет часа и включва една или повече нощи**, помощта, посочена в **член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и**

ii) когато закъснението е минимум **три часа**, помощта, посочена в **член 8, параграф 1.**

Обосновка

Подточки ii) и iii) следва да бъдат в различна последователност.

Изменение 45

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6 – параграф 1 – подточка iii

Текст, предложен от Комисията

iii) когато закъснението е минимум **пет часа**, помощта, посочена в **член 8, параграф 1, буква а)**.

Изменение

iii) когато закъснението е минимум **три часа и включва една или повече ноци**, помощта, посочена в **член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и**

Обосновка

Подточки ii) и iii) следва да бъдат в различна последователност.

Изменение 46

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6 – параграф 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

а) **три** или повече часа след времето на пристигане по разписание за всички пътувания в рамките на **Съюза, включително отвъдморските департаменти на държавите членки**, и за пътувания до/от трети страни на разстояние до 3500 km;

Обосновка

Максималната продължителност следва да се основава на съществуващата съдебна практика. При всички положения това правило следва да бъде приложимо и за принадлежащите на ЕС отвъдморски департаменти.

Изменение 47

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 6 – параграф 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) **девет** или повече часа след времето на пристигане по разписание за пътувания до/от трети страни на разстояние **между 3500 km и 6000 km**;

Изменение

б) **пет** или повече часа след времето на пристигане по разписание за пътувания до/от трети страни на разстояние **над 3 500 km**;

Изменение 48

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 5
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 6 – параграф 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) **дванадесет или повече часа след времето на пристигане по разписание за пътувания до/от трети страни на разстояние от 6000 km или повече**;

Изменение

заличава се

Обосновка

Следва да има максимум две различни категории.

Изменение 49

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 5
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 6 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

3. Параграф 2 се прилага и в случаите, когато опериращият въздушен превозвач е променил времето за излитане и на пристигане по разписание, като така е предизвиквал закъснение **или по-ранно време на излитане** в сравнение с времето на пристигане по първоначалното разписание, освен ако пътникът не е

разписанието повече от петнадесет дни преди първоначално предвиденото време на излитане.

информиран за промените в разписанието повече от петнадесет дни преди първоначално предвиденото време на излитане.

Обосновка

От значение е и изтеглянето напред във времето на даден полет, тъй като при отсъствие на своевременно съобщение е възможно полетът да бъде пропуснат.

Изменение 50

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Пътникът има право, възможността за упражняването на което се гарантира със санкции, на достатъчна информация относно тези извънредни обстоятелства.

Изменение 51

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 5

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Според ограниченията, свързани с безопасността, когато **забавянето** на пистата **надвишава един час**, опериращият въздушен превозвач предоставя безплатен достъп до тоалетни и питейна вода, осигурява подходящо отопление или охлаждане на пътническия салон, и гарантира, че адекватни медицински грижи са на разположение, ако е необходимо. Когато забавянето на пистата достигне максимума от **пет** часа, въздухоплателното средство се връща на изхода или друго подходящо място за слизване, където на пътниците се разрешава да слязат и да се ползват от същата помощ, посочена в параграф 1, освен ако съществуват причини, свързани с безопасността или сигурността, поради които въздухоплателното средство не може да напусне своята позиция на пистата.“

Изменение

5. Според ограниченията, свързани с безопасността, когато **възникне забавяне** на пистата, опериращият въздушен превозвач предоставя безплатен достъп до тоалетни и питейна вода, осигурява подходящо отопление или охлаждане на пътническия салон, и гарантира, че адекватни медицински грижи са на разположение, ако е необходимо. Когато забавянето на пистата достигне максимума от **два** часа, въздухоплателното средство се връща на изхода или друго подходящо място за слизване, където на пътниците се разрешава да слязат и да се ползват от същата помощ, посочена в параграф 1, освен ако съществуват причини, свързани с безопасността или сигурността, поради които въздухоплателното средство не може да напусне своята позиция на пистата, **освен когато излитането предстои непосредствено, т.е. вероятно е да се извърши в рамките на половин час.**

Обосновка

Не става ясно защо пътниците трябва да чакат до пет часа на борда на самолета, когато могат да чакат и в транзитната зала на летището.

Изменение 52

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 6
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 6 а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Когато пътник изпусне свързващ полет в резултат на закъснение или промяна на разписанието на предходен полет, въздушният превозвач от Общността,

Изменение

Когато пътник изпусне свързващ полет в резултат на закъснение или промяна на разписанието на предходен полет, въздушният превозвач от Общността,

извършващ последващия свързващ полет, предлага на пътника:

отговорен за закъснението, предлага на пътника:

Изменение 53

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6а – параграф 1 – уводна фраза

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Изменение 54

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6а – параграф 1 – подточка i

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

i) Помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2; и

Обосновка

Не е справедливо пътникът да е принуден да чака два часа, преди да му бъде предложена чаша вода.

Изменение 55

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6а – параграф 1 – подточка iii

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 6

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 6а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 57

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква -а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 7 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

-а) В параграф 1 уводното изречение се заменя със следното:

„При позоваване на настоящия член на пътниците се изплаща обезщетение за всеки закъснял полет в размер на пълната цена на билета, което обаче не надхвърля следните суми:“

Обосновка

За нискотарифните въздушни превозвачи сумите са твърде високи. Да се изплати обезщетение в размер на 250 EUR за билет, който е струвал само 49 EUR, би било нерентабилно. Ето защо следва да може да се ограничи искът до размера на цената на билета, а посочените суми да се считат за разрешени максимални суми. Напълно е възможно обаче при закъснение на полетите в двете посоки (отиване и връщане) тази сума да бъде двукратно изплатена.

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква а

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 7 – параграф 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

а) В параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) 250 EUR при всички пътувания в рамките на ЕС, включително откъдето морските департаменти, както и пътувания до и от трети държави на разстояние 3 500 km или по-малко,“

Изменение 59

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква а а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 7 – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) В параграф 1 буква б) се заменя със следното:

„б) 600 EUR при всички пътувания до и от трети държави на разстояние над 3 500 km“

Изменение 60

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква а б (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 7 – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аб) параграф 1, буква в) се заличава.

Изменение 61

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 7 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Обосновка

С „краен пункт“ може да се има предвид евентуално междинна цел. Като понятие „окончателен пункт“ е по-ясно.

Изменение 62

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 7 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 7 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Въздушният превозвач може да постигне доброволно споразумение с пътника, което заменя разпоредбите относно обезщетението, посочени в параграф 1, при условие че това споразумение се потвърждава от документ, подписан от пътника, в който се напомня на същия за правата му на обезщетение съгласно настоящия регламент.“

Изменение

5. Въздушният превозвач може да постигне доброволно споразумение с пътника, което заменя разпоредбите относно обезщетението, посочени в параграф 1, при условие че това споразумение се потвърждава от документ, подписан от пътника, в който се напомня на същия за правата му на обезщетение съгласно настоящия регламент. ***Подобно споразумение може да бъде сключено едва след настъпването на събитието, което поражда това право.***

Обосновка

В противен случай би било възможно от пътниците да се изисква да подпишат подобен документ предварително, още при резервирането на полета.

Изменение 63

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 8 – параграф 1 – буква а – тире 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 64

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 8 – параграф 1 – буква а – тире 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

организиран от носещия отговорност въздушен превозвач обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;

Обосновка

Носещият отговорност въздушен превозвач трябва да организира подобен полет, това не е задача на пътника.

Изменение 65

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 8

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 8 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Ако пътниците изберат възможността, посочена в параграф 1, буква б), и в зависимост от наличността, те имат правото на премаршрутиране чрез друг въздушен превозвач или друг вид транспорт, когато опериращият въздушен превозвач не може да им предложи собствените си услуги и подходящо разписание, за да се достигне до крайния пункт на пристигане в рамките на **12** часа след времето за пристигане по разписание. Независимо от разпоредбите на член 22, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, другият въздушен превозвач или превозвач от друг тип транспорт не определят цена за договарящия превозвач, която надхвърля средната цена, плащана от

Изменение

5. Ако пътниците изберат възможността, посочена в параграф 1, буква б), и в зависимост от наличността, те имат правото на премаршрутиране чрез друг въздушен превозвач или друг вид транспорт, когато опериращият въздушен превозвач не може да им предложи собствените си услуги и подходящо разписание, за да се достигне до крайния пункт на пристигане в рамките на **три** часа след времето за пристигане по разписание. Независимо от разпоредбите на член 22, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, другият въздушен превозвач или превозвач от друг тип транспорт не определят цена за договарящия превозвач, която надхвърля средната цена, плащана от

собствените им пътници за аналогични услуги през последните три месеца.

собствените им пътници за аналогични услуги през последните три месеца.

Изменение 66

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква а а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 9 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) Параграф 2 се заменя със следното:

2. Освен това на пътниците се предлага да проведат безплатно две телефонни обаждания или да изпратят съобщения по факс или по електронна поща.

Обосновка

По този начин се изменя първоначалният член 9, параграф 2, незасегнат от преразглеждането, в който все още се посочва възможността за изпращане на телекси. Те обаче вече са остарели и по тази причина вече не са от значение.

Изменение 67

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 9 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

„4. Ако оперираният въздушен превозвач може да докаже, че отмяната, закъснението или промяната на разписанието е причинена от извънредни обстоятелства, и че същите не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки, той може да ограничи общите разходи за настаняване, посочени в параграф 1, буква б), до размер от **100 EUR** за нощувка и на пътник и при максимум 3

„4. Ако оперираният въздушен превозвач може да докаже, че отмяната, закъснението или промяната на разписанието е причинена от извънредни обстоятелства, и че същите не са могли да бъдат избегнати дори при вземане на всички разумни мерки, той може да ограничи общите разходи за настаняване, посочени в параграф 1, буква б), до размер от **175 EUR** за нощувка и на пътник и при максимум

нощувки. Ако опериращият въздушен превозвач избере да прилага това ограничение, то трябва въпреки това да предостави на пътниците информация за наличните възможности за настаняване след периода от *три* нощи в допълнение на непрекъсващото задължение за предоставяне на информация, посочено в член 14.

пет нощувки. Ако опериращият въздушен превозвач избере да прилага това ограничение, то трябва въпреки това да предостави на пътниците информация за наличните възможности за настаняване след периода от *пет* нощи в допълнение на непрекъсващото задължение за предоставяне на информация, посочено в член 14.

Изменение 68

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква б

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 9 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5. Задължението да предлага настаняване по параграф 1, буква б) не се прилага, когато съответният полет е от 250 km или по-малко, както и предвиден за изпълнение от въздухоплавателно средство с максимална вместимост 80 места или по-малко, освен когато става въпрос за свързващ полет. Ако опериращият въздушен превозвач избере да прилага това освобождаване от изискванията, той все пак предоставя на пътниците информация за възможностите за настаняване.

заличава се

Обосновка

Не е ясно, защо тук следва да се придава значение на разстоянието и размера на въздухоплавателното средство. Пътникът не може да окаже влияние върху размера на въздухоплавателното средство. Дори и кратък полет може да приключи през нощта. Това не означава, че пътникът ще трябва да пренощува на пейка.

Изменение 69

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква б

Текст, предложен от Комисията

6. Ако пътник избере възстановяване съгласно член 8, параграф 1, буква а), **когато се намира на летището на заминаване**, или избере премаршрутиране на по-късна дата, съгласно член 8, параграф 1, буква в), пътникът няма да има повече права по отношение на грижа, осигурявана в съответствие с член 9, параграф 1 във връзка със съответния полет.

Изменение

6. Ако пътник избере възстановяване съгласно член 8, параграф 1, буква а), или избере премаршрутиране на по-късна дата, съгласно член 8, параграф 1, буква в), пътникът няма да има повече права по отношение на грижа, осигурявана в съответствие с член 9, параграф 1 във връзка със съответния полет. **Ако вследствие на това решение за пътника възникнат доказуеми разходи за пътуване до и от летището, разходите за пътуването до летището за неизползваното пътуване трябва да му бъдат възстановени в пълен размер.**

Обосновка

Към тези разходи спадат пътни разноски до и от летището с автобус, влак или такси, както и разходи за паркинга на летището, тъй като те могат да бъдат доказани.

Изменение 70

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 9 – буква б
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 9 – параграф 7 (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7. Въздушен превозвач може да преустанови или откаже грижа само ако предлагането и изпълнението на тази грижа би довело недвусмислено до допълнително забавяне на излитането.

Изменение 71

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 11

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 11 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

„3. Операцията въздушен превозвач не прилага ограниченията, предвидени в член 9, параграфи 4 и 5, ако пътникът е лице с намалена подвижност или всяко лице, придружаващо го/я, непридружено дете, бременна жена или лице, нуждаещо се от специфична медицинска помощ, **при условие че въздушният превозвач или неговият представител, или организаторът е бил уведомен за техните специфични нужди поне 48 часа преди времето на излитане на по разписание. Счита се, че това уведомление обхваща цялото пътуване, както и полета на връщане, ако и двете пътувания са договорени с един и същ въздушен превозвач.**“

Изменение

„3. Операцията въздушен превозвач не прилага ограниченията, предвидени в член 9, параграфи 4 и 5, ако пътникът е лице с намалена подвижност или всяко лице, придружаващо го/я, непридружено дете, бременна жена или лице, нуждаещо се от специфична медицинска помощ.“

Обосновка

Уведомяването не бива да е от значение, тъй като тази категория лица следва винаги да подлежи на особена защита.

Изменение 72

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 11 а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 12 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В член 12 параграф 2 се изменя, както следва:

„Настоящият регламент се прилага, независимо от евентуални допълнителни искове от страна на

*пътника за обезщетение.
Обезщетението, предоставено
съгласно настоящия регламент, не
трябва да се приспада от такъв иск за
обезщетение.“*

Обосновка

Първоначалната формулировка на разпоредбите позволява различни възможности за тълкуване, което следва да бъде премахнато. Понастоящем Съдът на ЕС разглежда дело във връзка с този въпрос (реф. X ZR/111/12).

Изменение 73

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 12
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 13

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 74

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 13
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 14 – параграф -1 (нов)

Пред параграф 1 се добавя:

„-1. Въздушните превозвачи гарантират, че на всяко летище, на което те оперират, е наличен персонал за контакт или трети лица, упълномощени от съответния въздушен превозвач да изпълняват функциите на агент, които да предоставят на пътниците необходимата информация относно техните права, включително и относно процедурите за подаване на жалби, да им оказват помощ и да предприемат незабавни действия в случай на проблеми с полета и изгубен или закъснял багаж.“

Изменение 75

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 13

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 14 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

2. Опериращ въздушен превозвач, отказващ достъп на борда или отменящ полет, предоставя **незабавно** на всеки засегнат пътник писмено съобщение, в което са установени правилата за обезщетение и предоставяне на помощ в съответствие с настоящия регламент, включително информация за възможните ограничения съгласно член 9, параграф 4 и член 9, параграф 5), **както и изрично указание за крайния срок за предявяване на претенции, посочен в член 16а, параграф 2**. Той предоставя еквивалентно съобщение на всеки пътник, засегнат от закъснение или промяна на разписанието от най-малко два часа. Данните за контакт на

пътника в писмена форма.

определените в член 16a компетентни органи, които разглеждат подадени жалби, **и на националните правоприлагащи органи** също се предоставят на пътника в писмена форма.

Изменение 76

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 13
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 14 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

5. В случай на отмяна или закъснение при заминаване, пътниците се информират от опериращия въздушен превозвач относно ситуацията във възможно най-кратък срок и във всеки случай не по-късно от времето за излитане по разписание, както и **за** очакваното време на заминаване, още щом такава информация е на разположение.

Обосновка

Ако пътниците получат информацията едва 30 минути след часа на излитане по разписание, те ще трябва да престоят един час на изхода (време за качване на борда), без да разполагат с никакви сведения. Тази информация трябва да се получава по-рано. Пътниците трябва да бъдат осведомени на място, а не чрез данните за контакт. Не всеки пътник предоставя тези данни – за това не съществува задължение. Освен това някои пътници ще са си изключили вече мобилните телефони с оглед на предстоящия процес на качване на борда на самолета.

Изменение 77

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 13

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение 78

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 15
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 16а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. По време на резервацията въздушните превозвачи предоставят информация на пътниците относно процедурите по разглеждане на техните искове и жалби във връзка с правата, установени в настоящия регламент, както и относно

Изменение

6. Когато пътникът не закупува билет директно от опериращия въздушен превозвач, а чрез посредник, установен в рамките на Съюза, този посредник предоставя данните за контакт на пътника на въздушния превозвач, при условие, че пътникът е дал своето изрично и писмено разрешение за това. Това разрешение може да се даде само въз основа на право на избор от негова страна. Въздушният превозвач може да използва тези данни за контакт само с цел изпълнение на задължението за предоставяне на информация по настоящия **регламент**, а не за маркетингови цели и заличава данните за контакт в срок от **7 дни** след приключване на договора за превоз. Обработката на тези данни, достъпа до тях и съхранението им се гарантират в съответствие с Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно защитата на физическите лица по отношение на обработката на личните данни и свободното движение на такива данни.

Изменение

1. По време на резервацията въздушните превозвачи предоставят информация на пътниците относно процедурите по разглеждане на техните искове и жалби във връзка с правата, установени в настоящия регламент, както и относно

съответните адреси за контакт, до които пътниците могат да подават искове и жалби, включително посредством електронни средства. Въздушният превозвач е длъжен да информира пътниците за органа или органите, компетентни за разглеждане на жалбите на пътниците.

съответните адреси за контакт, до които пътниците могат да подават искове и жалби, включително посредством електронни средства. Въздушният превозвач е длъжен да информира пътниците за органа или органите, компетентни за разглеждане на жалбите на пътниците, **както и за крайния срок за предявяване на претенции, посочен в член 16а, параграф 2.**

Изменение 79

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 15
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 16 а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Ако пътник иска да подаде **иск или** жалба до въздушния превозвач **във връзка с предвидените в** настоящия регламент **права, той извършва това в писмен вид или в електронен формат** в срок до 6 месеца от датата на **излитане по разписание. При настъпването на един от посочените в членове 4, 5 и 6 случаи, въздушният превозвач информира незабавно пътниците относно адреса за подаване на жалби и относно факта, че жалбите се подават в писмен вид в срок от шест месеца.** В рамките на 7 дни от получаване на **иска или** жалбата превозвачът потвърждава на пътника, че **ги е получил.** В срок от два месеца от получаване на жалбата превозвачът **е длъжен да предостави** пълен отговор на пътника.

Изменение 80

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 15

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Гражданско-правният иск губи сила, ако не бъде предявен в съда в срок от 2 години от възникването му. Държавите членки гарантират, че страните, които изберат да уредят спора чрез процедури за алтернативно решаване на спорове пред националните правоприлагащи органи или органите за алтернативно решаване на спорове, посочени в Директива 2013/11/ЕС от 21 май 2013 г., чиито резултати не са обвързващи, впоследствие не губят възможността да предявят иск по съдебен ред във връзка със същия спор поради това, че съответните давностни срокове са изтекли по време на процедурата за алтернативно решаване на спора. Това не засяга разпоредбите относно давностните срокове в международни споразумения, по които държавите членки са страни.

Обосновка

За да се осигурят единни условия и да се улеснят потребителите, към този въпрос следва да се прилагат единни правила. Съдържанието на параграфа е идентично с това на наскоро приетата Директива за алтернативно решаване на потребителски спорове.

Изменение 81

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 1 – точка 15
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 16а – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. В съответствие със съответното законодателство на равнище ЕС и на

3. В съответствие със съответното законодателство на равнище ЕС и на

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

национално равнище всяка държава членка определя национален орган или органи, отговорни за извънсъдебно разрешаване на спорове между въздушните превозвачи и пътниците **(искове)** по отношение на правата, попадащи в обхвата на настоящия регламент.

Изменение 82

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 15

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 16 а – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Определеният орган е длъжен да потвърди в рамките на 7 дни от получаване на жалбата, че я е получил, и **да изпрати** копие до съответния национален правоприлагащ орган. Срокът за предоставяне на окончателен отговор на жалбоподателя не трябва да надвишава **90 дни** от получаването на жалбата. Копие от окончателния отговор също се предоставя на националния правоприлагащ орган.

Обосновка

Това изменение би предвидило разпоредба по модела на Директива 2013/11/ЕС за алтернативно решаване на потребителски спорове. Тя наистина предвижда удължаване на срока от 90 дни, но само в някои изключителни случаи на спорове от особено сложно естество. С това се имат предвид изключително трудни в техническо отношение случаи, при които трябва да се извършат сложни изчисления, като например при спорове във връзка със застраховка живот, или да се получат становища на експерти. Това няма да се случи в разглеждания случай.

Изменение 83

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 15

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 16а – параграф 6 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба. Независимо от посочените национални правоприлагащи органи правото на пътника на сезиране на граждански съд се запазва.

Изменение 84

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 15

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 16б – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Обосновка

Процедурата тук трябва да включва делегиран акт. Списъкът така или иначе не е изчерпателен. Последствията за потребителите/пътниците за значителни.

Изменение 85

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 15 а (нова)

Регламент (ЕО) № 261/2004

Член 16 г (нов)

„Член 16г

**Упражняване на делегираните
правомощия**

- 1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.**
- 2. Делегирането на правомощия, посочено в член 2, буква м), се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.**
- 3. Делегирането на правомощия, посочено в член 2, буква м), може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.**
- 4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.**
- 5. Делегиран акт, приет съгласно член 2, буква м), влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да**

представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

Изменение 86

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 1
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член 3 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

„2. Въздушният превозвач на Общността предоставя формуляр за подаване на жалба на летището, което позволява на пътника незабавно да представи такава жалба относно повреден или закъснел багаж. Този формуляр за подаване на жалба, който може да бъде под формата на доклад за нередност при превоз на багаж, се приема от въздушния превозвач на летището като жалба съгласно член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Тази възможност не засяга правото на пътника да подаде жалба по друг начин в рамките на срока, посочен в Конвенцията от Монреал.“

Изменение

„2. Въздушният превозвач на Общността предоставя формуляр за подаване на жалба **на всички официални езици на ЕС** на летището, което позволява на пътника незабавно да представи такава жалба относно повреден или закъснел багаж. Този формуляр за подаване на жалба, който може да бъде под формата на доклад за нередност при превоз на багаж, се приема от въздушния превозвач на летището като жалба съгласно член 31, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Тази възможност не засяга правото на пътника да подаде жалба по друг начин в рамките на срока, посочен в Конвенцията от Монреал.“

Изменение 87

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 2
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член 5 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

„2. Без да се засяга параграф 1, авансовото плащане не може да бъде по-малко от **равностойността на 18 096 СПТ в евро** и на пътник в случай на смърт. „Комисията се оправомощава, с

Изменение

„2. Без да се засяга параграф 1, авансовото плащане не може да бъде по-малко от **20 000 EUR** на пътник в случай на смърт. Комисията се оправомощава, с помощта на делегиран акт в

помощта на делегиран акт в съответствие с член бв, да коригира тази сума с оглед на решение, прието от Международната организация за гражданско въздухоплаване в съответствие с член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Всяка корекция на горепосочената сума изменя също така съответната сума в приложението.“

съответствие с член бв, да коригира тази сума с оглед на решение, прието от Международната организация за гражданско въздухоплаване в съответствие с член 24, параграф 2 от Конвенцията от Монреал. Всяка корекция на горепосочената сума изменя също така съответната сума в приложението.

Изменение 88

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕО) № 261/2004
Член 6 г – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Въздушните превозвачи **разполагат с търговската свобода да определят условията, според които се разрешава превоза на багаж, но следва и** ясно да посочват, **при резервацията и** на гишетата за регистрация (включително на автоматите за самостоятелна регистрация), допустимия максимален багаж, ръчен и регистриран, включен в резервацията на пътника, както и всички ограничения върху отделните единици багаж, предвидени в допустимия максимален багаж.

Изменение

1. Въздушните превозвачи ясно посочват **в началото на всеки процес на извършване на резервация и** на гишетата за регистрация (включително на автоматите за самостоятелна регистрация), допустимия максимален багаж, ръчен и регистриран, включен в резервацията на пътника, както и всички ограничения върху отделните единици багаж, предвидени в допустимия максимален багаж. **Когато се налагат допълнителни такси за превозването на багаж, въздушните превозвачи ясно посочват подробностите относно тези такси в началото на всеки процес на извършване на резервация и на летището.**

Допълнителните такси трябва да се обявяват по ясен и прозрачен начин и да могат да се заплащат в рамките на действителния процес на извършване на резервация, независимо от начина, по който се извършва резервацията. Това задължение се прилага също така и по отношение на оператори, предлагащи полети от

*името на въздушни превозвачи.
Допълнителните такси
представляват част от общата цена
на билета.*

*Настоящият параграф не засяга
правата, предвидени в член 8,
параграф 2 и член 22 от Директива
2011/83/ЕС на Европейския парламент
и на Съвета от 25 октомври 2011 г.
относно правата на потребителите.*

Обосновка

В съответствие с изискването, въведено вече с Регламент (ЕО) № 1008/2008, тук отново се подчертава задължението за осигуряване на прозрачност по отношение на цената още в началото на процеса на извършване на резервация.

Изменение 89

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член 6г – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Размерът на ръчния багаж е най-малко 55 см x 40 см x 20 см, а теглото му може да бъде най-малко 6 kg.

Обосновка

Посочените стойности са най-ниските стойности, прилагани понастоящем от въздухоплавателните дружества. С тези минимални стойности се цели да се избегне въвеждането в бъдеще на допълнителни такси за ръчен багаж, който превишава минималния размер.

Изменение 90

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член 6г – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Ако преди качването на борда на самолета или преди излитане на самолета ръчен багаж бъде прехвърлен в багажното отделение, то при напускане на самолета този багаж трябва да бъде предаден на пътника като ръчен багаж.

Изменение 91

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член 6г – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В член 6г се добавя следният параграф 1а:

„3а. В допълнение към определения максимално допустим ръчен багаж, на пътниците е позволено да превозват в пътническия салон без допълнителни такси основни лични вещи или принадлежности, включително стоки, купени на летището, с тегло до 5 kg. Въздушният превозвач може да превозва горепосочените предмети в багажното отделение на въздухоплавателното средство, в случай че изключителни обстоятелства, свързани със съображения за безопасност, и специфичните характеристики на въздухоплавателното средство водят до невъзможност те да се превозват в пътническия салон. В тези случаи не се налагат допълнителни такси.

Обосновка

За определянето на максимално допустимия ръчен багаж следва да се определят

минимални стандарти по отношение на обема и теглото, за да се предвиди минимум яснота за пътниците във въздушния транспорт (вж. АМ 73 на докладчика); при все това за личните вещи или принадлежности следва да се определи максимално тегло.

Изменение 92

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член бд – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Въздушните превозвачи от Общността **позволяват** на пътниците да превозват музикални инструменти в пътническия салон на въздухоплатателното средство при спазване на приложимите правила за безопасност и техническите спецификации и ограничения на съответното въздухоплатателно средство. Музикални инструменти се приемат за превоз в пътническия салон на въздухоплатателното средство при условие, че тези инструменти могат да се съхраняват безопасно в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка. Въздушен превозвач може да определи, че даден музикален инструмент е част от ръчния багаж на пътника и няма да бъде превозван извън допустимия ръчен багаж.

Изменение

1. Въздушните превозвачи от Общността **могат да позволят** на пътниците да превозват музикални инструменти в пътническия салон на въздухоплатателното средство при спазване на приложимите правила за безопасност и техническите спецификации и ограничения на съответното въздухоплатателно средство. Музикални инструменти се приемат за превоз в пътническия салон на въздухоплатателното средство при условие, че тези инструменти могат да се съхраняват безопасно в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка. Въздушен превозвач може да определи, че даден музикален инструмент е част от ръчния багаж на пътника и няма да бъде превозван извън допустимия ръчен багаж.

Изменение 93

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 4
Регламент (ЕО) № 2027/97
Член бд – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Когато даден музикален инструмент е прекалено голям, за да бъдат съхраняван

Изменение

2. Когато даден музикален инструмент е прекалено голям, за да бъдат съхраняван

по безопасен начин в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка, въздушният превозвач може да поиска заплащане на втора тарифа за въздушен превоз, ако този музикален инструмент се превозва като ръчен багаж на втора седалка. Когато е заплатена втора тарифа, въздушният превозвач следва да положи усилия в рамките на разумното, за да разположи пътника и музикалния инструмент заедно. Когато е приложимо и при искане за това, музикалните инструменти се превозват в отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за безопасност, както и предвид пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство. Въздушният превозвач ясно посочва в своите общи условия изискванията, съгласно които се превозват музикални инструменти и приложимите такси.“

по безопасен начин в подходящо багажно отделение в пътническия салон или под подходяща за целта пътническа седалка, въздушният превозвач може да поиска заплащане на втора тарифа за въздушен превоз, **която трябва да бъде освободена от приложимите летищни такси**, ако този музикален инструмент се превозва като ръчен багаж на втора седалка. Когато е заплатена втора тарифа, въздушният превозвач следва да положи усилия в рамките на разумното, за да разположи пътника и музикалния инструмент заедно. Когато е приложимо и при искане за това, музикалните инструменти се превозват в отоплена част на багажното отделение на въздухоплавателното средство при спазване на приложимите правила за безопасност, както и предвид пространствените ограничения и техническите спецификации на съответното въздухоплавателно средство. **Въздушните превозвачи следва да прикрепят специални етикети върху такива инструменти, за да се гарантира, че те се обработват с необходимата грижа.** Въздушният превозвач ясно посочва в своите общи условия изискванията, съгласно които се превозват музикални инструменти и приложимите такси.“

Обосновка

Ако за музикален инструмент е необходимо да се закупи допълнително място, то това допълнително място следва да е освободено от приложимите такси, и най-малкото от летищни такси.

Изменение 94

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз. ***Той се прилага за всички полети и пътувания с час на излитане по разписание 00.00 ч. или по-късно на същия ден.***

Изменение 95

**Предложение за регламент
Приложение 1**
Регламент (ЕО) № 261/2004
Приложение 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Следните обстоятелства се считат за извънредни:

Изменение

1. Следните обстоятелства ***винаги и задължително*** се считат за извънредни:

Изменение 96

**Предложение за регламент
Приложение 1**
Регламент (ЕО) № 261/2004
Приложение 1 – параграф 1 – поредица от подточки

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iii.
i.
iv.
ii.
v.
vi.
vii.

Обосновка

Последователността трябва да следва значимостта на причините.

Изменение 97

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – параграф 1 – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

ii. Технически проблеми, които не са свързани с нормалното функциониране на въздухоплавателното средство, като откриването на дефект или неизправност по време на изпълнение на съответния полет, които не позволяват нормалното продължаване на същия; **или** скрит производствен дефект, за който е съобщено от производителя или друг компетентен орган и който засяга безопасността на полета;

Изменение

ii. Технически проблеми, които не са свързани с нормалното функциониране на въздухоплавателното средство, като откриването на дефект или неизправност по време на изпълнение на съответния полет, които не позволяват нормалното продължаване на същия; **и** скрит производствен дефект, за който е съобщено от производителя или друг компетентен орган и който засяга безопасността на полета;

Изменение 98

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 1 – подточка ii а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Войни, политически вълнения и размирици, които правят невъзможно безопасното изпълнение на полета;

Изменение 99

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 1 – подточка iii

Текст, предложен от Комисията

Рискове за сигурността, саботаж или тероризъм, които правят невъзможно безопасното изпълнение на полета;

Изменение

Война, конфликти, политическа нестабилност, рискове за сигурността, саботаж или тероризъм, които правят невъзможно безопасното изпълнение на полета;

Изменение 100

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – параграф 1 – подточка iv

Текст, предложен от Комисията

iv. **Животозастрашаващи** рискове за здравето или спешни медицински случаи, които изискват прекъсването или отклонението на съответния полет;

Изменение

iv. Рискове за здравето или спешни медицински случаи, които изискват прекъсването или отклонението на съответния полет;

Обосновка

Не е ясно кой следва да прецени кога рискът за здравето застрашава живота.

Изменение 101

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 1 – подточка vi а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Сблъскване с птици;

Изменение 102

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – параграф 1 – подточка vii

Текст, предложен от Комисията

vii. Трудови спорове, свързани с **опериращия въздушен превозвач или** основни доставчици на услуги, като летища и доставчици на аеронавигационно обслужване.

Изменение

vii. Трудови спорове, свързани с основни доставчици на услуги, като летища и доставчици на аеронавигационно обслужване.

Изменение 103

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 1 – подточка vii a (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Официално спиране на радара в съответното въздушно пространство, както и затваряне на летището от ръководството на летището;

Изменение 104

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка i

Текст, предложен от Комисията

Технически проблеми, **свързани с нормалното функциониране на въздухоплавателното средство, като проблем, идентифициран по време на рутинна поддръжка или по време на**

Изменение

Технически проблеми, **които не трябва да се разглеждат като извънредни обстоятелства за целите на точка 1, подточка ii);**

предполетния преглед на въздухоплавателното средство или които възникват поради неправилно извършена поддръжка или предполетен преглед; и

Обосновка

Техническите проблеми винаги са в сферата на отговорност на въздушните превозвачи, никога обаче в тази на пътниците. В случай че не става въпрос за технически проблеми извън нормалното функциониране на въздухоплавателното средство, които представляват скрит производствен дефект, не следва да бъде възможно освобождаване от отговорност.

Изменение 105

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Отсъствие на летателен или кабинен екипаж (с изключение на случаите, причинени от трудови спорове).

Отсъствие на летателен или кабинен екипаж;

Обосновка

Този риск се поема от въздушния превозвач, който трябва своевременно да организира заместване — например в случай на болест — или да прибегне до готов за полет екипаж.

Изменение 106

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка ii a (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Лоши метеорологични условия, освен ако съответното въздушно

***пространство или летище не са
официално затворени от
ръководството на летището;***

Обосновка

Въздушните превозвачи често решават, несъмнено поради метеорологичните условия, че няма да летят. В действителност това не винаги се дължи на лоши метеорологични условия, които оказват влияние върху възможностите за извършване на полет.

Изменение 107

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка ii б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***Настъпване на зимата, тъй като
въздухоплавателните средства
трябва да се поддържат в готовност
за полети;***

Изменение 108

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка ii в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***Всякакви закъснения поради
инциденти при предходен полет;***

Обосновка

В такива случаи въздушните превозвачи имат достатъчно време да организират до следващия полет заместващ полет и екипаж. Тук не може да се открие връзка със следващия полет по отношение на времето и мястото. В това число попадат също така саботажът на предходен полет, медицински инциденти, предишни затваряния на въздушното пространство и т.н.

Изменение 109

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка ii г (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Отстраняване на безстопанствен багаж от багажното отделение;

Обосновка

Такива случай трябва да са резултат от грешка по отношение на безопасността, която не следва да бъде в ущърб на пътниците. Въздушният превозвач обаче е свободен да търси обезщетение от отговорните агенции.

Изменение 110

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004

Приложение 1 – точка 2 – подточка ii д (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Заледен мотор, липса на обезледяващи вещества;

Обосновка

Трябва да има възможност за обезледяване при необходимост. Летището трябва да разполага с достатъчни количества обезледяващи вещества през зимата, дори при продължително лоши метеорологични условия, и трябва да поеме свързания с това риск. В такива случаи въздушният превозвач може да търси обезщетение.

Изменение 111

Предложение за регламент

Приложение 1

Регламент (ЕО) № 261/2004
Приложение 1 – точка 2 – подточка ii е (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Повреда на въздухоплавателното средство на земята, причинена от трета страна, малко преди часа на излитане по разписание;

Обосновка

В този случай въздушният превозвач може да търси обезщетение от третата страна. Не е приемливо обаче пътниците, които нямат никакво влияние върху това, да бъдат лишени от техните права.

Изменение 112

**Предложение за регламент
Приложение 1**
Регламент (ЕО) № 261/2004
Приложение 1 – точка 2 – подточка ii ж (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Трудови спорове, свързани с опериращия въздушен превозвач;

Обосновка

Трудовите спорове, свързани с опериращия въздушен превозвач, могат да се контролират и преодолеят. Поради това те не могат да бъдат считани за извънредни обстоятелства за целите на настоящия регламент. Различно е положението при трудовите спорове в други дружества.

Изменение 113

**Предложение за регламент
Приложение 2 – параграф 2**
Регламент (ЕО) № 2027/97
Приложение 2 – заглавие 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Няма финансови ограничения на

Няма финансови ограничения на

отговорността в случай на нараняване или на смърт на пътник, причинена от произшествие на борда на въздухоплавателното средство или по време на която и да е от операциите за качване и слизание на пътници. За всяка вреда в размер до **113 100 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута)**, превозвачът не може да изключи или ограничи отговорността си. Над тази сума въздушният превозвач не носи отговорност, ако докаже, че не е проявил небрежност или виновно поведение, или че вредата се дължи единствено на небрежност или на виновно поведение на трета страна.

отговорността в случай на нараняване или на смърт на пътник, причинена от произшествие на борда на въздухоплавателното средство или по време на която и да е от операциите за качване и слизание на пътници. За всяка вреда в размер до **130 000 EUR** превозвачът не може да изключи или ограничи отговорността си. Над тази сума въздушният превозвач не носи отговорност, ако докаже, че не е проявил небрежност или виновно поведение, или че вредата се дължи единствено на небрежност или на виновно поведение на трета страна.

Обосновка

Това е регламент на ЕС. Няма наложителна причина да се използва СПТ като парична единица. За потребителите закръглените суми в евро са най-лесно разбираеми. Размерът може да адаптира посредством делегирани актове.

Изменение 114

**Предложение за регламент
Приложение 2 – параграф 3
Регламент (ЕО) № 2027/97
Приложение 2 – заглавие 3**

Текст, предложен от Комисията

В случай на смърт или на нараняване на пътник, въздушният превозвач трябва да извърши авансово плащане за покриване на непосредствените икономически нужди в срок от петнадесет дни, считано от установяването самоличността на лицето, имащо право на обезщетение. В случай на смърт размерът на това авансово плащане не **може да бъде** по-малък от **18 096 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута)**.

Изменение

В случай на смърт или на нараняване на пътник, въздушният превозвач трябва да извърши авансово плащане за покриване на непосредствените икономически нужди в срок от петнадесет дни, считано от установяването самоличността на лицето, имащо право на обезщетение. В случай на смърт размерът на това авансово плащане **е** не по-малък от **21 000 EUR**.

Обосновка

Това е регламент на ЕС. Няма наложителна причина да се използва СПТ като парична единица. За потребителите закръглените суми в евро са най-лесно разбираеми. Размерът може да адаптира посредством делегирани актове.

Изменение 115

Предложение за регламент
Приложение 2 – параграф 4
Регламент (ЕО) № 2027/97
Приложение 2 – заглавие 4

Текст, предложен от Комисията

В случай на закъснение на пътниците въздушният превозвач е отговорен за вредите, освен ако е взел всички разумно предвидими мерки за тяхното избягване или ако е било невъзможно да се вземат такива мерки. Отговорността в случай на закъснение на пътниците е ограничена на **4 694 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута)**.

Изменение

В случай на закъснение на пътниците въздушният превозвач е отговорен за вредите, освен ако е взел всички разумно предвидими мерки за тяхното избягване или ако е било невъзможно да се вземат такива мерки. Отговорността в случай на закъснение на пътниците е ограничена на **5 200 EUR**.

Обосновка

Това е регламент на ЕС. Няма наложителна причина да се използва СПТ като парична единица. За потребителите закръглените суми в евро са най-лесно разбираеми. Размерът може да адаптира посредством делегирани актове.

Изменение 116

Предложение за регламент
Приложение 2 – параграф 5
Регламент (ЕО) № 2027/97
Приложение 2 – заглавие 5

Текст, предложен от Комисията

В случай на изгубен, повреден или закъснял багаж, въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до **1113 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута)**, като ограничението на обезщетението важи за пътник, а не

Изменение

След изтичане на срок от 15 дни пътническият багаж се счита за загубен. В случай на изгубен, повреден или закъснял багаж, въздушният превозвач е отговорен за вреда в размер до **1 300 EUR**, като ограничението на

на единица регистриран багаж, освен ако е договорена по-висока сума между превозвача и пътника чрез специална декларация за интереси. Въздушният превозвач не носи отговорност за повреден или изгубен багаж, ако вредата или загубата се дължат на присъщи характеристики или дефект на багажа. Въздушният превозвач не носи отговорност за закъснел багаж, когато е предприел всички разумни мерки, за да се избегнат вреди, произтичащи от закъснението на багажа или когато е било невъзможно да се вземат такива мерки. В случай на ръчен багаж, включително лични вещи, въздушният превозвач носи отговорност само ако вредите са възникнали по негова вина.

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

Обосновка

Това е регламент на ЕС. Няма наложителна причина да се използва СПТ като парична единица. За потребителите закръглените суми в евро са най-лесно разбираеми. Размерът може да адаптира посредством делегирани актове.

Изменение 117

Предложение за регламент
Приложение 2 – параграф 6
Регламент (ЕО) № 2027/97
Приложение 2 – заглавие 6

Текст, предложен от Комисията

Пътниците могат да се ползват от по-висока горна граница на отговорността, като подадат специална декларация най-късно в момента на регистрирането и като платят допълнителна такса, ако такава се изисква. Тази допълнителна такса трябва да се основава на тарифата, свързана с допълнителни разходи за транспортиране и застраховане на съответния багаж над границата на отговорността от **1131 СПТ**. Тарифата се съобщава на пътниците при

Изменение

Пътниците могат да се ползват от по-висока горна граница на отговорността, като подадат специална декларация най-късно в момента на регистрирането и като платят допълнителна такса, ако такава се изисква. Тази допълнителна такса трябва да се основава на тарифата, свързана с допълнителни разходи за транспортиране и застраховане на съответния багаж над границата на отговорността от **1 150 EUR**. Тарифата се съобщава на пътниците при

поискване. На пътниците с увреждания и пътниците с намалена подвижност редовно се предлага бесплатно възможност за подаване на специална декларация за интереси за транспортиране на тяхното оборудване за придвижване.

поискване. На пътниците с увреждания и пътниците с намалена подвижност редовно се предлага бесплатно възможност за подаване на специална декларация за интереси за транспортиране на тяхното оборудване за придвижване.

Обосновка

Това е регламент на ЕС. Няма наложителна причина да се използва СПТ като парична единица. За потребителите закръглените суми в евро са най-лесно разбираеми. Размерът може да адаптира посредством делегирани актове.

Изменение 118

Предложение за регламент
Приложение 2 – параграф 7
Регламент (ЕО) № 2027/97
Приложение 2 – заглавие 7

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

В случай на повреда, закъснение, изгубване или унищожаване на багаж, съответният пътник следва да подаде жалба в писмена форма пред въздушния превозвач възможно най-бързо. Срокът за подаване на жалба е **28** дни и се прилага, когато багажът е бил повреден и забавен, като срокът се прилага от датата, на която багажът е бил предоставен на пътника. С цел лесно да спазва тези срокове, въздушният превозвач трябва да предложи на пътниците възможност да попълнят формуляр за подаване на жалба на летището. Този формуляр, който може също така да бъде под формата на доклад за нередност, трябва **да се предоставя на всички официални езици на Съюза и** да се приема като жалба от въздушния превозвач на летището.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж	
Позовавания	COM(2013)0130 – C7-0066/2013 – 2013/0072(COD)	
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 16.4.2013	
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	IMCO 16.4.2013	
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Hans-Peter Mayer 29.5.2013	
Разглеждане в комисия	26.9.2013	4.11.2013
Дата на приемане	5.11.2013	
Резултат от окончателното гласуване	+: 35 -: 0 0: 0	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Cornelis de Jong, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Thomas Händel, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler, Kerstin Westphal	
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Raffaele Baldassarre, Regina Bastos, Jürgen Creutzmann, María Irigoyen Pérez, Constance Le Grip, Emma McClarkin, Claudio Morganti, Sylvana Rapti	
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Eva Ortiz Vilella, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid	