

## Дело C-451/20

## Преюдициално запитване

## Дата на постъпване в Съда:

23 септември 2020 г.

## Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

## Дата на акта за преюдициално запитване:

25 август 2020 г.

## Ищец:

Airhelp Limited

## Ответник:

Austrian Airlines AG

[...]

В закрито заседание Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) като въззивна инстанция [...] по делото на ищеца **Airhelp Ltd**, [...] Централен Хонконг (НК), [...] срещу ответника **Austrian Airlines AG**, 1300 летище Виена, [...] за **300 EUR**, [...] по повод жалбата на ответника срещу решението на Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) от 6 април 2020 г., [...] постанови следното

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ:

[I] На основание член 267 ДФЕС до Съда на Европейския съюз се отправят следните преюдициални въпроси:

[1] Следва ли член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (наричан по-нататък „Регламент за правата на пътниците“) да се тълкува в смисъл, че [ориг. 2] Регламентът следва да се приложи и за въздушен превоз, за който е направена една-

**единствена резервация и който се състои от два полета, като и двата полета трябва да се изпълнят от един (и същ) превозвач от Общността, ако както мястото на излитане на първия полет, така и мястото на пристигане на втория полет са в трета държава, а само мястото на пристигане на първия полет и мястото на излитане на втория полет са на територията на държава членка?**

*При утвърдителен отговор на [първия] въпрос:*

[2] Следва ли член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (Регламент за правата на пътниците) да се тълкува в смисъл, **че пътникът има право на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламента и тогава, когато съгласно предложеното му премаршрутиране би стигнал по разписание до крайния пункт на пристигане не повече от два часа след часа на пристигане по разписание на отменения полет, но всъщност не достига крайния пункт на пристигане в този времеви диапазон?**

[II. Спира производството по делото до произнасяне на Съда на Европейския съюз по настоящото преюдициално запитване [...].

**Мотиви:**

Пътникът N\*\*\*\*\* T\*\*\*\*\* има потвърдена резервация за въздушен превоз, който следва да бъде извършен от ответника **[ориг. 3]**

- OS 656 от Кишинев (KIV) за Виена (VIE) с планиран час на излитане и кацане на 29 май 2019 г. съответно в 15,55 ч. и 16,40 ч., и
- OS 25 от VIE до Банкок (BKK) с планиран час на излитане и кацане съответно на 29 май 2019 г. в 23,20 ч. и на 30 май 2019 г. в 14,20 ч.

Полет OS 656 е отменен по-малко от седем дни преди планирането заминаване. Вследствие на това ответникът променя резервацията на пътника за полет ТК 68 от Истанбул (IST) до ВКК с планиран час на излитане и кацане на 30 май 2019 г. съответно в 1,25 ч. и 15,00 ч. (Как и по кое време пътникът е транспортиран от KIV до IST не може да бъде определено.) Полет ТК 68 достига ВКК в 16,47 ч., тоест със закъснение от 1 час 47 минути.

С полет ТК 68 пътникът щял да стигне до крайния пункт на пристигане ВКК 40 минути по-късно, отколкото с първоначално резервирания от него полет OS 25, ако същият беше изпълнен по разписание. Действителното закъснение на полет ТК 68 в сравнение с планираното по разписание кацане на полет OS 25 обаче е 2 часа и 27 минути.

(Полет OS 25 — който не е бил отменен, но пътникът не е могъл да използва, тъй като предхождащият полет OS 656 е бил отменен — достига ВКК в 15,15 ч., тоест със закъснение от 55 минути.)

Според метода на дъгата на големия кръг разстоянието между KIV и ВКК е повече от 3500 km.

Пътникът прехвърля вземането си на ищеца в съответствие с член 7 от Регламента за правата на пътниците, като ищецът се съгласява с това.

**Ищецът** иска да му се присъди обезщетение в размер на 300 EUR на основание член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1, буква в), параграф 2 от Регламента за правата на пътниците и по същество твърди, че пътникът има право на обезщетение, тъй като ответникът не му е предложил заместващ превоз [**ориг. 4**], с който той действително е могъл да достигне крайния пункт на пристигане ВКК в рамките на два часа след пристигането по разписание на полет OS 25. Ответникът обаче има право да намали обезщетението съгласно член 7, параграф 2 от Регламента, тъй като пътникът е достигнал крайния пункт на пристигане в рамките на четири часа.

**Ответникът** оспорва иска, иска той да бъде отхвърлен и в обобщение твърди, че пътникът няма право на обезщетение, тъй като полет ТК 68 бил пристигнал по разписание в 15,00 ч.

С обжалваното **решение** сезираният като първа инстанция Bezirksgericht Schwechat уважава иска. Въз основа на посочените по-горе безспорно [...] установени факти, Bezirksgericht Schwechat приема от правна страна, че според формулировката на регламента е ясно, че [в обхвата на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламента за правата на пътниците] е меродавна съпоставката на предвидения по разписание час на пристигане на първоначалния полет с часа на действителното достигане до крайния пункт на пристигане със заместващия полет. Поради това въздушният превозвач бил освободен от заплащане на обезщетение само ако с предложението заместващ полет пътникът действително достигне крайния пункт на пристигане не по-късно от два часа от първоначално предвиденото. В противен случай пътникът имал право на обезщетение поради отмяна на първоначално резервирания от него полет дори ако заместващият полет — ако беше извършен по разписание — щеше да освободи ответника от задължението за обезщетение. В настоящия случай пътникът е трябвало да кацне по разписание в 14,20 ч. в ВКК с полет OS 25, но всъщност той е [**ориг. 5**] достигнал крайния пункт на пристигане с полет ТК 68 едва в 16,47 ч. Поради това той имал право на обезщетение, намалено с 50 % в съответствие с член 7, параграф 2, буква в) от Регламента за правата на пътниците. Първоинстанционният съд не разглежда въпроса дали разпоредбите на Регламента за правата на пътниците изобщо са приложими към въпросния фактически състав.

Ответникът **обжалва** това решение пред запитващата юрисдикция, като иска обжалваното съдебно решение да бъде изменено и искът бъде отхвърлен. По същество във въззивното производство ответникът твърди, че от формулировката на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламента за правата на пътниците не можело да се изведе, че при определяне на описания там времеви диапазон следва да се има предвид действителното достигане на крайния пункт на пристигане; по-скоро било релевантно съпоставянето на планирания час на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет с планираното пристигане на заместващия превоз.

**В защитата си** ищецът по същество твърди, че възприетата от първоинстанционния съд теза е правилна, тъй като приемането за релевантно на планирания час на пристигане на заместващия превоз, не гарантира, че на пътника ще бъде спестено неудобството от закъснялото достигане до крайния пункт на пристигане.

Като **въззивна инстанция** запитващата юрисдикция следва да се произнесе по исквете на ищеца в качеството си на втора и последна инстанция. В този контекст [...] тя трябва да се ограничи до разглеждане на правните въпроси.

**По преюдициалните въпроси: [ориг. 6]**

**По [първия] въпрос**

Съгласно член 3, параграф 1 от Регламента за правата на пътниците този регламент се прилага

- а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;*
- 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.*

От подробната предварителна бележка на Съда на Европейския Съюз в решението му [от 11 юни 2020 г.] по дело C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (т. 31 и сл.), чийто предмет е въздушен транспорт, за който е направена една-единствена резервация, от Форталеза (Бразилия) през Лисабон (Португалия) до Осло (Норвегия), би могло да се заключи, че според него Регламентът за правата на пътниците може да се приложи [...] само при позоваване на член 47, параграф 2 от Споразумението за ЕИП във връзка с член 126, параграф 1 от Споразумението, т. 8 от Протокол 1 към Споразумението и приложение XIII към Споразумението при условията, определени от Регламента за полети, заминаващи или завършващи на летище на норвежка територия. Поради това междинното

качане на територията на Съюза (Лисабон) не оказвало влияние върху приложимостта на Регламента за правата на пътниците.

В настоящия случай обаче това би означавало, че Регламентът за правата на пътниците не би трябвало да се прилага към разглежданата резервация KIV-VIE-BKK.

Спорно е обаче дали законодателят е искал да се стигне до подобно тълкуване, като се има предвид високото равнище на защита, цел на съображение 1 от **[ориг. 7]** Регламента.

Всъщност ако двата полета не бяха резервирани заедно, всеки един от тях щеше да попадне в приложното поле на Регламента за правата на пътниците поради ясната формулировка на член 3, параграф 1 от него. Пътникът би загубил защитата си само поради обстоятелството, че резервацията е една-единствена.

По този начин съответният допълнителен (планиран) превоз от същия въздушен превозвач, или с полет към територията на Съюза, или със свързващ полет от територията на Съюза, би лишил пътника от защитата, която би имал без допълнително резервирания полет, част от превоза.

#### **По [втория] въпрос:**

По настоящото дело е от значение дали разпоредбата на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент за правата на пътниците,

*[съгласно който] при отмяна на полет съответните пътници имат право на обезщетение от оперирания въздушен превозвач по член 7, освен ако не са информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание*

следва да се тълкува в смисъл, че посоченият в нея времеви диапазон се основава на планираното по разписание или на действителното време на заминаване и пристигане на заместващия превоз. Ако се изхожда от достигането на крайния пункт на пристигане по разписание (разлика във времето: 40 минути), би отпаднало правото на обезщетение; ако се изхожда от действителното пристигане (времева разлика: 2 часа 27 минути), правото на обезщетение би било налице. **[ориг. 8]**

Според обичайната езикова употреба „да им позволява“ се използва, когато са създадени фактическите предпоставки за постигане на дадена цел и след това зависи само от адресата дали той или тя ще се възползва от предоставената му възможност. Законодателят обаче е могъл да избере по-ясна езикова формулировка, за да акцентира върху фактическите

обстоятелства. Този аргумент обаче може да се използва и в обратен смисъл, тъй като дори и ако законодателят искаше да акцентира само върху датите на заместващия превоз по разписание, би била възможна езиково по-ясна версия.

Поради това е препоръчително да се разгледат текстовете на Регламента на други езици. От тях е видно, че текстът на английски

„...are offered re-routing, allowing them to...“

и на френски език

„...un réacheminement leur permettant...“

са почти идентични с текста на немски, в същото време обаче текстът на нидерландски

„...[hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en ten minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt“.

и текстът на датски

„... og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt“.

категорично се основават на действителното време на заминаване и пристигане, докато текстът на италиански език

„...e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [ориг. 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto“.

изглежда не приема за релевантно действителното време на пристигане.

Според въззивната инстанция поне преобладаващата практика на националните съдилища тълкува въпросната разпоредба в смисъл, че е от значение съпоставянето на времето на пристигане по разписание на отменения полет с действителното време на пристигане на заместващия превоз. [...]

В решение от [27 юни 2018 г., *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496),] Съдът на ЕС също се основава на разликата между пристигането на отменения полет по разписание и действителното пристигане на заместващия полет; от обстоятелствата по делото обаче не е възможно да се направи заключение дали разликата между пристигането по разписание на отменения полет и действителното пристигане на заместващия полет също е била повече от два часа или не. Отправеното по

това дело преюдициално запитване не се отнася до спорното в настоящото дело тълкуване на член 5, параграф 1, буква в) от Регламента за правата на пътниците, а по-скоро до противоречието му с решението на Съда на ЕС от [19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (съединени дела C-402/07 и C-432/07, ЕС:С:2009:716)].

Аргументът на жалбоподателя, че са меродавни часовете по разписание на заместващия полет, е изцяло основателен, тъй като показва с помощта на два примера, че ако се вземат предвид само действителните часове на заместващия полет, може да се стигне до заключения, които очевидно противоречат на целите на Регламента за правата на пътниците да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, [ориг. 10] на които отказаният достъп на борда, отмяната или голямото закъснение на полети причинява сериозно безпокойство (съображения 1 и 2).

#### Пример 1:

Часовете на заминаване и пристигане на отменения с кратко предизвестие полет са съответно 10,00 ч. и 12,00 ч. Пътникът получава оферта за заместващ полет, който трябва да започне off block (начало на движението) в 7,00 ч. Впоследствие обаче този полет закъснява с два часа и половина и започва off block едва в 9,30 ч. Въпреки че в този случай на пътника се причиняват две неудобства, на първо място, да получи оферта, която не отговаря на критериите на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламента (което може да означава също, че трябва да е на летището много по-рано от планираното), а след това и закъснение (дори и да е по-малко от три часа), той не би имал право на обезщетение. В този смисъл въздушният превозвач, изпълняващ отменения полет, дори би бил „възнаграден“ за закъснението на заместващия полет.

#### Пример 2:

Часовете на заминаване и пристигане на отменения с кратко предизвестие полет са съответно 10,00 ч. и 12,00 ч. Пътникът получава оферта за заместващ полет, който трябва да започне off block (начало на движението) в 9,00 ч. Така неудобството за пътника е намалено, защото той всъщност трябва да „претърпи“ само промяна на резервацията, но по същество планираното време за пътуване не се променя. Пътникът също така няма да има право на обезщетение. Ако въпросният полет бъде обработен по-рано от планираното поради бързото отвеждане към самолета (например, тъй като значително по-малко пътници се превозват на заместващия полет), за да може да излети например в 8,55 ч., това ще означава, че пътникът вече ще има право на обезщетение, защото полетът излита повече от час по-рано от първоначално резервирания полет. Следователно въздушният превозвач щеше да е в по-добра позиция, ако беше отделил повече време за отвеждане към самолета, а пътникът получава обезщетение за факта, че полетът започва няколко минути по-рано, въпреки че — за разлика от предишния

пример [ориг. 11] — часът на излитане и кацане почти не е променен. В този случай въздушният превозвач на отменения полет би бил „наказан“ за бързото отвеждане към самолета от страна на опериращия въздушен превозвач на заместващия полет.

В редакцията на член 5, параграф 1, буква в), подточки ii) и iii) от Регламента за правата на пътниците не се откриват основания да се смята, че е налице разграничаване при времевите диапазони на заместващия превоз в смисъл, че при часовете на заминаване да са релевантни часовете по разписание, а при часовете на пристигане — действителните часове.

Освен това трябва да се вземе предвид следното: формулировката на тълкуваната разпоредба („и им е предложено“), изглежда, предполага, че въздушният превозвач трябва да направи само съответна (приемлива, реална) оферта за премаршрутиране, т.е. само да промени резервацията за заместващ превоз, като не е задължително самият той да бъде опериращият въздушен превозвач. Следователно той не е длъжен да извърши самия заместващ превоз, а трябва само да „позволи“ на пътника да ползва такъв. Поставя се под въпрос обаче дали съответният въздушен превозвач следва да бъде държан отговорен, при положение, че евентуалното закъснение на заместващия полет не е в обхвата на неговото влияние, или дали със самото предлагане на заместващ полет (и с извършване на същия при приемане на предложението от пътника) той вече е изпълнил всичките си задължения, за да може да предотврати иск за обезщетение.

Това следва да се има предвид преди всичко в контекста на неотдавнашното решение на Съда на ЕС от [12 март 2020 г., *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], според което неудобствата, причинени от отмяната на резервирания полет и голямото закъснение на заместващия полет, трябва да се оценят поотделно и при необходимост да доведат до възникване на два [ориг. 12] иска за обезщетение (решение [...] *Finnair*, т. 31).

Това би могло сега — ако се вземе предвид действителното време на пристигане на заместващия полет — да доведе до различни правни последици при наличие на сравними обстоятелства.

### Пример 3:

Отмененият с кратко предизвестие полет трябва да достигне до крайния пункт на пристигане в 15,00 ч. Предложеният на пътника заместващ полет всъщност пристига в 20,00 ч.

### Вариант 1

Воздушният превозвач променя резервацията на пътника за заместващ полет, който трябва да достигне по разписание до крайния пункт на пристигане в 16,00 ч.



В този случай пътникът би имал право на два иска за обезщетение: от една страна, срещу въздушния превозвач, който е трябвало да извърши отменения полет, тъй като действителното пристигане на заместващия полет закъснява с пет часа в сравнение с пристигането по разписание на отменения полет и по този начин предвиденият в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламента времеви диапазон не е спазен; от друга страна, срещу опериращия въздушен превозвач на заместващия полет, тъй като е имал голямо закъснение в достигането до крайния пункт на пристигане от четири часа в сравнение със собственото си разписание.

### Вариант 2

Въздушният превозвач променя резервацията на пътника за заместващ полет, който трябва да достигне по разписание до крайния пункт на пристигане в 18,30 ч.

В този случай пътникът също ще получи обезщетение от въздушния превозвач, който е трябвало да извърши отменения полет; той обаче няма да получи обезщетение от опериращия въздушен превозвач на заместващия полет, тъй като последният закъснява само с 1 час и 30 минути в сравнение със собственото си разписание.

И в двата случая неудобството за пътника е едно и също: отмяната на първоначалния полет и петчасовото закъснение в сравнение с пристигането по разписание на отменения полет. **[ориг. 13]**

Ако обаче се приеме за релевантно пристигането по разписание на заместващия полет вместо действителното му пристигане, и в двата случая пътникът ще получи само едно обезщетение; при вариант 1 от опериращия превозвач на заместващия полет; при вариант 2 от опериращия превозвач на отменения полет.

Ето защо според запитващата юрисдикция тълкуването, че по отношение на въпроса дали е изпълнено условието за освобождаване от отговорност съгласно член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) (както и подточка ii) от Регламента за правата на пътниците, от значение е действителното време на пристигане на заместващия превоз, може да доведе до положения, при които или сходни обстоятелства водят до различни правни последици, или които лишават пътника от очевидно възникнало право на обезщетение, въпреки че неудобството му се е увеличило. Такива тълкувания изглеждат противоречат на целта на Регламента, по-специално на съображения 1 и 2 от него.

Тъй като — доколкото е известно на запитващата юрисдикция — този въпрос все още не е изяснен окончателно в практиката на Съда на ЕС и запитващата юрисдикция възнамерява да даде тълкуване, което се отклонява от други решения на националните съдилища, тя е длъжна да отправи настоящото запитване.

[...]

Landesgericht Korneuburg [...]

Корнойбург, 25 август 2020 г.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ