

Дело C-345/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

16 април 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Düsseldorf (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

6 декември 2018 г.

Ищец:

EUflight.de GmbH

Ответник:

Eurowings GmbH

[...]

Amtsgericht Düsseldorf

Определение

по дело

EUflight.de GmbH срещу Eurowings GmbH

I.

На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли разпоредбите на членове 4, 5, 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че пътниците, които се превозват с резервирания полет към крайния пункт на пристигане повече от един час преди планираното начало на полета, получават обезщетение вследствие от съответно прилагане на член 7 от Регламента?“

Може ли обезщетението да се намалява съгласно член 7, параграф 2 в зависимост от разстоянието на полета, когато времето на пристигане не превишава посочените в тази разпоредба закъснения при пристигането, нито дори превишава времето на пристигане по разписание?

Изключена ли е възможността за намаляване на обезщетението, когато началото на полета предхожда началото му по разписание с толкова, колкото е предвидено с границата за закъсненията по член 7, параграф 2 (тоест с повече от два, три или четири часа)?“.

II.

Ищецът предявява прехвърленото му от двама цеденти вземане за обезщетение в размер на 250 EUR на човек на основание член 7, параграф 1, буква а) [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) № 29[5]/91 (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“). [ориг. 2]

Ответникът е германски въздушен превозвач. Цедентите резервират от ответника полет от Мюнхен до Париж с номер EW1926, който по разписание е трябвало да излети от Мюнхен на 1 януари 2018 г. в 17,20 ч. и да кацне в Париж в 18,45 ч.

Полетът е отменен и цедентите са превозени със заместващ полет LH2234, който излита на 1 януари 2018 г. в 15,54 ч. от Мюнхен и каца на същия ден в 17,20 ч. в Париж. Така цедентите достигат крайния си пункт на пристигане един час и 25 минути преди планираното време на пристигане, но същевременно пътуването им започва един час и 26 минути по-рано от планираното.

III.

Поставя се въпросът, първо, дали такъв подранил полет попада в приложното поле на член 7, и второ — дали евентуално допустимата аналогия в тези хипотези се простира по отношение на целия този член, тоест и по отношение на възможността за приспадане по параграф 2.

1.

Спорно е дали при „подраняване“ на фактически изпълнения в такъв случай полет изобщо възниква право на обезщетение, когато подраняването е с повече от един, но по-малко от три часа.

Практиката на Съда за съответното прилагане на член 7 по отношение на закъснелите полети (решение от 19 ноември 2009 г. [Sturgeon и др.], C-402/07 [и C-432/07, EU:C:2009:716, наричано по-нататък „решение Sturgeon“]) се опира на сравнение между положението на пътниците на отменени полети и положението на пътниците на закъснели полети (т. 50). Основание за заплащането на обезщетение е това, че вредата от загубата на време не може да бъде поправена другояче, освен чрез обезщетение (т. 52—54). В решението се установява, че засегнатите лица се намират в сходно положение от гледна точка на вредата, състояща се в загубата на време (т. 54).

В точка 57 Съдът определя релевантната загуба на време въз основа на разпоредбата на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii). Така той определя сумарната ѝ големина като времеви интервал, в рамките на който трябва да се извърши заместващият полет, за да не се дължи обезщетение за отмяната на полета. В това отношение той изрично посочва за меродавна „продължителността“. Непосредствено след това, в точка 58, също изрично е изтъкнато изискването за равно третиране. В точка 61 пък загубата на време е описана само като закъснение от три часа или повече. По-нататък, в точка 62, Съдът се позовава на съображение 15, за да прокара разграничение между обикновено закъснение над два часа по член 6 и „голямо“ закъснение [ориг. 3], с което видимо цели да обоснове извод за наличието на необходимата за правоприлагане по аналогия неволна празнота в член 6 по отношение на големите закъснения.

Решение Sturgeon не довежда до пълна равнопоставеност между пътниците на отменени и пътниците на закъснели полети. Всъщност и след него съгласно сегашната практика на Съда пътниците, претърпели закъснение от повече от два, но по-малко от три часа, не получават обезщетение, въпреки че загубата на време е същата като при отменен полет. В съответствие с това въпросът за намаляването се поставя също само за дългите полети (т. 63).

При това положение има най-напред аргументи в подкрепа на тезата, че основание за обезщетяване е налице само при закъснение на полета, но не и при по-ранното му извършване.

Към това се добавя фактът, че в точки 21 и 22 от [определение] от 27 юни 2018 г. [flightright], C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496], Съдът установява разлика между отмяната и закъснението, която дава основание при отмяна да се дължи обезщетение (макар и намалено) още от втория час, а при закъснение — едва от третия.

Според мен обаче изложените по-горе съображения не изключват непременно възможността да се дължи обезщетение в случай на по-ранно излитане (и съответно включително при пристигане с по-малко от три часа закъснение).

Всъщност „подраняването“ определено би могло да причини загуба на време, подлежаща на парично компенсирание. Така и пристигането повече от един час преди планираното не е пречка да се дължи обезщетение за отмяна. Наистина в решение Sturgeon Съдът приема за меродавна загубата на време спрямо „продължителността“ на полета (или пък се има предвид времето на чакане?), но това негово съображение изглежда непоследователно и донякъде неясно. Всъщност пътниците на отменени полети се обезщетяват дори когато не са претърпели никаква загуба на време, доколкото заместващият полет е бил със същата продължителност като отменения.

Следователно вредата всъщност се състои не в загубата на време, а в загубата на възможност за пътниците (в рамките на времеви интервал от един час преди и два часа след времето на пристигане по разписание) да се разпореждат с времето си така, както първоначално са планирали. В този смисъл член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) видимо осигурява защита не само по отношение на времето след часа на пристигане по разписание, но и по отношение на времето преди началото на полета по разписание. По този начин **[ориг. 4]** пътникът (или разпоредителната му свобода) получава още по-голяма защита (а именно с един час повече).

Принудителното по-ранно излитане със същия полет изобщо не е уредено в Регламента. Следователно ясните разпоредби на член 6 за закъсненията над два часа не са пречка да се заключи, че е налице неволна празнота в уредбата и съответно възможност за правоприлагане по аналогия. Фактическата предпоставка за такава аналогия — сходното положение на пътниците — е налице. Затова определено би могло да се поддържа, че пътниците, които се превозват със същия полет по-рано от един час преди началото на полета, имат по аналогия право на обезщетение по член 7.

2.

Според мен евентуалната аналогия при всички случаи трябва да води до приложимост на целия член 7. Това обаче поставя въпроса дали по-ранното превозване съставлява премаршрутиране по смисъла на член 8, към който се препраща.

Член 8, параграф 1, буква б) предвижда премаршрутиране при сравними условия до крайния пункт на пристигане „при първа възможност“. С това обаче най-вероятно всъщност се има предвид само първата възможност за превозване на пътниците след първоначално планираното заминаване.

Текстът на Регламента сам по себе си урежда само случаите на закъснение; достигането на крайния пункт на пристигане по-рано от планираното не е уредено в Регламента. В контекста на съображенията към Регламента следва да се приеме, че под „първа възможност“ по смисъла на член 8, параграф 1, буква б) при всички случаи се има предвид първата възможност след първоначалния час на заминаване. Така в съображение 13 от Регламента се

посочва, че за пътниците следва да се положат съответни грижи, докато чакат по-късен полет. В съображение 18 също се говори за грижите за пътниците, чакащи закъснял полет.

Аргумент в този смисъл е и обстоятелството, че Регламентът цели да се намалят безпокойството и неудобствата, причинявани на пътниците от отмяната на техния полет. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменените полети своевременно по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) преди времето за излитане по разписание и да предлагат на пътниците премаршрутиране, което им дава възможност [ориг. 5] да уредят нещата по друг начин. Тук изискванията към премаршрутирането логично са обратнопропорционални на аванса от време, с който пътниците узнават за отмяната. В това отношение смисълът и целта на Регламента оставят място за тълкуване на член 7, параграф 2, буква а) само в смисъл, че намаляване на обезщетението не е възможно, когато са прекрачени границите на разумното, така както са дефинирани в член 5, параграф 1, буква в), и съответно пътникът е трябвало да отпътува със заместващия полет повече от един час преди планираното начало на полета.

Ако обаче употребата на думата „може“ в текста на всички езици („kann“, „may“, „podrá“ и т.н.) следва да се разбира като указание за преценка по справедливост, би трябвало да се приеме за несправедливо да се намалява обезщетението при изтегляне на полета и пристигане с три или повече часа по-рано. Под тази граница обаче може би не е така.

IV.

Спира делото до произнасянето на Съда на ЕС с влязло в сила решение.

[...] [място, дата]

[...] [име на съдията, постановил определението]