

Дело C-20/24 [Cymdek]ⁱ

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

12 януари 2024 г.

Запитваща юрисдикция:

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(Полша)

Дата на акта за преюдициално запитване:

24 ноември 2023 г.

Ищци:

M1.R.

M2.R.

Отвeтник:

AAA sp. z o.o.

дело № I C 1222/22,

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

24 ноември 2023 г.

Районен съд Варшава, Полша, първо гражданско отделение [...]

[...] след разглеждане в закрито заседание на 24 ноември 2023 г. във
Варшава

на делата, заведени от **M1.R.** и **M2.R.**

срещу **AAA**, дружество с ограничена отговорност със седалище във **W**.

за плащане,

ⁱ Името на настоящото дело е измислено. То не съпада с истинското име на никоя от страните в производството.

определи:

I. Поставя на Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

1. Може ли по смисъла на член 2, буква ж) 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 бордната карта на пътника да представлява друго доказателство, потвърждаващо, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператора?
2. Трябва ли да се счита, че по смисъла на член 3, параграф 2, 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) № 295/91 пътниците, които притежават бордна карта за съответния полет, като не е доказано наличие на необичайни обстоятелства, имат потвърдена резервация за този полет?
3. По смисъла на член 3, параграф 3 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 носи ли пътникът тежестта да докаже, че е платил за полета, или при условията на евентуалност, за да избегне отговорността, превозвачът би трябвало да докаже, че пътникът е пътувал безплатно или по намалена тарифа?
4. Трябва ли член 3, параграф 3 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 да се тълкува в смисъл, че когато пътник е закупил пакетно туристическо пътуване от туроператор и последният е платил таксата за полет от превозвача, този полет е платен?
5. Трябва ли член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година за 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 да се тълкува в смисъл, че когато трето лице закупува от името на пътниците пакетно туристическо пътуване, в чиито рамки туроператорът заплаща пазарно възнаграждение на чартърния превозвач, не става въпрос за „пътници, пътуващи по намалена тарифа“, независимо от разплащането между третото лице и пътниците?

II. [...] спира производството до произнасянето на Съда на Европейския съюз по преюдициалните въпроси.

Преюдициално запитване

1. Запитваща юрисдикция и страни по делото

1. Запитващата юрисдикция: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie (Столичен районен съд Варшава, Полша), I гражданско отделение [...]
2. Ишци: M1.R. [...], M2.R. [...],
3. [...]
4. Ответник: [AAA] Дружество с ограничена отговорност [...]
5. [...]

2. Предмет на спора и релевантни факти по делото

1. [AAA] дружество с ограничена отговорност със седалище във W. е [...], чартърен въздушен превозвач (наричано по-нататък „превозвачът“).
2. [BBB], дружество с ограничена отговорност със седалище във W., е туроператор, който предоставя пакетни туристически ваканции и пакетни туристически пътувания на потребителите (наричан по-нататък „туроператорът“).
3. Превозвачът представя оферта и след това сключва договор с туроператор, въз основа на който му предоставя конкретни полети на конкретни дати, за които впоследствие туроператорът продава билети на пътниците. Туроператорът плаща на превозвача за полетите.

4. Ищците M1.P. и M2.P. са участници в пакетно туристическо пътуване, което включва и полет от Тенерифе (Испания) до Варшава (Полша) на 20 май 2021 г. с полет № ENT 7346, изпълняван от превозвача.
5. Договорът за организиране на пакетното туристическо пътуване е сключен от [ССС] sp. z o.o. (от името, наред с другото, на ищците и на другите участници) и туроператора.
6. Превозвачът извършва спорния полет със закъснение на пристигането от повече от 22 часа.
7. Като доказателство за правото си да предявят иск за обезщетяване за закъснението на полета ищците представят, наред с другото, копия от бордни карти за посочения по-горе полет, на които е посочен превозвачът.
8. Превозвачът отказва да обезщети ищците за закъснелия полет, като посочва, че те не са доказали, че са имали потвърдена и „платена“ резервация за въпросния полет.
9. Sąd Okręgowy w Warszawie (Окръжен съд Варшава) в няколко решения възприема доводите на превозвача, като постановява, че бордната карта представлява доказателство за представянето за регистрация, но не и доказателство за потвърдена и „платена“ резервация.
10. Пътниците обаче считат, че представяйки издадените им бордни карти, доказват, че имат потвърдена резервация, тъй като в противен случай бордните карти не биха им били издадени. Същевременно те посочват, че не е тяхна тежестта да докажат, че резервацията е „платена“, превозвачът по-скоро би трябвало да докаже, че са пътували безплатно.
11. Независимо от това ищците посочват, че ако превозвачът е получил възнаграждение от туроператора за изпълнението на полета, а туроператорът е получил плащане от [ССС] sp. z o.o., с което е финансирано пакетното туристическо пътуване на ищците, включващо наред с другото полета, изпълнен от превозвача, ищците не са пътували безплатно. От друга страна, с оглед на член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004 е без значение дали полетът е бил заплатен от пътниците, или от трето лице, което го е финансирало за тях (освен ако това не е превозвачът).
12. От своя страна превозвачът твърди, че тъй като ищците са участвали в преференциална екскурзия, финансирана за тях от [ССС] sp. z o.o., те са пътували „безплатно или на намалена

тарифа“ по смисъла на член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004, поради което нямат право на обезщетение.

3. Национални разпоредби от значение за делото

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Закон от 23 април 1964 г. — Граждански кодекс; Dziennik Ustaw от 2023 г., позиция 1610, консолидиран текст):

Член 6:

Фактът, от който лицето извежда правни последици, се установява от него.

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Закон от 17 ноември 1964 г. — Граждански процесуален кодекс (Dziennik Ustaw от 2023 г., позиция 1550, консолидиран текст):

Член 231:

Съдът може да приеме за установени факти от съществено значение за решаването на спора, ако този извод се потвърждава от вече установени по делото други факти (фактическа презумпция).

4. Разпоредби на правото на Съюза, които са предмет на преюдициалните въпроси

Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и 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 (ОВ L 202, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218):

Съображения 1 и 5 от Регламент № 261/2004:

„(1) Действия на [Съюза] в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента“.

„(5) Тъй като разликата между въздушни услуги по разписание или без разписание намалява, такава защита следва да се прилага спрямо пътници не само на полети по разписание, но и на полети не по разписание, включително и тези, които са част от пакетни екскурзии“.

Член 2, буква ж):

За целите на Регламента „резервация“ означава фактът, че пътникът има билет или друго доказателство, което показва, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператор“.

Член 3, параграф 2, буква а):

„Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците: а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, освен в случая с отмяната, посочен в член 5, се представят на гишето за регистрация, — като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент, или, ако не е посочен час, — не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане“.

Член 3, параграф 3:

„Настоящият регламент не се прилага за пътници, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти. Въпреки това, той се прилага за пътници с билети, издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на други търговски програма, от въздушен превозвач или туроператор“.

4. Съдебна практика на Съда на Европейския съюз, относима към предмета на преюдициалните въпроси

- 1 Решение на Съда от 21 декември 2021 г., Azurair и др. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 и C-270/20, EU:C:2021:1038)

Член 3, параграф 2, 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) № 295/91 трябва да се тълкува в смисъл, че пътникът разполага с „потвърдена резервация“ по смисъла на тази разпоредба, когато туроператорът предава на този пътник, с когото е договорно обвързан, „друго доказателство“ по смисъла на член 2, буква ж) от този регламент, което съдържа обещание за превоза му с конкретен полет, индивидуализиран чрез посочени място и часове на излитане и пристигане и номер на полет, дори ако туроператорът не е получил потвърждение от съответния въздушен превозвач за часовете на излитане и пристигане на този полет.

- 1 Решение на Съда от 26 март 2020 г., Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235)

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 трябва да се тълкува в смисъл, че пътникът на полет, закъснял с три часа или повече, има право да предяви иск за обезщетение на основание на членове 6 и 7 от този регламент срещу опериращия въздушен превозвач дори ако между пътника и този въздушен превозвач няма сключен договор, а полетът е част от пакетно туристическо пътуване, което попада в обхвата на Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 година относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки.

2. Определение на Съда от 11 октомври 2021 г., Vueling Airlines (C-686/20, EU:C:2021:859, т. 27 и 28)

Съгласно член 2, буква е) от Регламент № 261/2004 „билет“ означава валиден документ, даващ право на транспорт, или нещо еквивалентно на нехартиен носител, включително електронна форма, издаден или одобрен от въздушния превозвач или негов упълномощен представител“. Също така от член 2, буква ж) от Регламент № 261/2004 следва, че фактът, че пътникът има билет, може да представлява доказателство за приемането и регистрирането на резервацията от въздушния превозвач. От това следва, че понятието „билет“, което е самостоятелно понятие на правото на Съюза, е дефинирано широко в Регламент № 261/2004 и включва всеки материален или нематериален елемент, който предоставя на пътника право на превоз. Следва да се добави, че едно ограничително тълкуване на това понятие би довело до значително намаляване на защитата, предоставена на пътниците по силата на Регламент № 261/2004, и следователно би било в разрез с посочената в съображение 1 от него цел за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците (вж. по аналогия решение от 4 октомври 2012 г., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 23).

3. Определение на Съда от 24 октомври 2019 г., easyJet Airline (C-756/18, EU:C:2019:902)

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, и по-специално член 3, параграф 2, буква а) от него, трябва да се тълкува в смисъл, че на пътниците на полет, който има закъснение с три или повече часа, установено при пристигането му, притежаващи потвърдена резервация за този полет, не може да бъде отказано предвиденото в разглеждания регламент обезщетение единствено поради това че в рамките на претенцията си за обезщетение те не са доказали, по-конкретно посредством бордните си карти, че са

се представили на гишето за регистрация за този полет, освен ако не бъде доказано, че тези пътници не са били превозени с разглеждания закъснял полет, което националната юрисдикция следва да провери.

5. Връзка на делото с правото на Европейския съюз

Ищците искат за закъснения полет обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004. Преценката на искането на ищците зависи от тълкуването на правото на Европейския съюз.

6. Правните въпроси пред националния съд и значението им за решаването на висящото пред него дело.

1. Запитващата юрисдикция изразява съмнение:
 - а. дали при установените факти представянето на бордна карта от пътник представлява друго доказателство, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператора,
 - б. дали е условие за активната процесуална легитимация пътникът да докаже, че е пътувал срещу заплащане, а не въз основа на намалена тарифа,
 - в. дали спорният полет, който е бил заплатен от туроператора (няма доказателства, че ищците лично са платили таксата и в какъв размер), е бил безплатен или е резултат от намалена тарифа, която не е достъпна за всички клиенти по смисъла на Регламент № 261/2004.
2. Запитваща юрисдикция е запозната с решението на Съда от 21 декември 2021 г., Azurair и др. (С-146/20, С-188/20, С-196/20 и С-270/20, EU:С:2021:1038). Въпреки че в решението са разгледани сходни въпроси, то не дава отговор на съмненията на съда дали правото на Съюза допуска в представената от съда ситуация да се представят други доказателства за това, че пътникът притежава потвърдена резервация за конкретен полет, когато посочената бордна карта не съдържа всички елементи, изброени в посоченото решение, като например часа на пристигане на спорния полет.
3. От текста на член 3, параграф 2, буква а) от Регламент № 261/2004 следва, че този регламент се прилага само ако, от една страна, пътниците имат потвърдена резервация за съответния полет, и от друга страна, се представят на гишето за регистрация в предвидените в тази разпоредба срокове.

4. От обстоятелствата по делото е видно, че пътниците са получили бордни карти, представили са се навреме на гишето за регистрация и са взели въпросния полет, както признава превозвачът, но не са представили документ под формата на потвърдена резервация за полет.
5. Превозвачът счита, че условията на Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват стеснително, и посочва, че с оглед на съдебната практика на Съда на ЕС (решение по дело C-756/18), макар да може да се приеме, че пътникът се е представил за регистрация въз основа на наличието на потвърдена резервация за полет, то не може да се приеме, че пътникът има потвърдена резервация за полет въз основа на това, че се е представил за полета (което се доказва с бордната карта). Тази позиция, макар и отхвърлена в практиката на настоящия съд, все пак се споделя от някои състави на апелативния съд.
6. Запитващата юрисдикция обаче подчертава, че бордната карта се издава на пътника, притежаващ потвърдена резервация за съответния полет (а не на всяко друго лице), и след регистрация, а в случай на онлайн регистрация е необходимо да се посочи или номерът на билета, или номерът на резервацията, поради което според запитващата юрисдикция изглежда, че бордната карта представлява и друго доказателство, потвърждаващо, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператора. Всъщност няма друг разумен начин (освен необичайни и немислими ситуации, които обаче изглежда трябва да бъдат доказани от превозвача, а не от пътника) да се обясни как съответният пътник би получил бордна карта, ако не е имал резервация. Много по-вероятно е пътник, който притежава резервация, да не се представи за полета, но въпреки това в тази хипотеза Съдът допуска презумпцията, че пътникът се представя на гишето за регистрация поради факта, че има резервация.
7. Освен това от обстоятелството, че пътникът не е доказал, че е имал потвърдена резервация за полета, ответникът (а след него и някои състави на апелативните съдилища) извежда невъзможността да се провери дали полетът е бил заплатен от пътника, като посочва, че Регламент № 261/2004 не се прилага за пътници, които пътуват безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти (член 3, параграф 3 от Регламента).
8. Въпреки това изглежда, че в тежест на ответника, който извлича благоприятни за себе си правни последици от твърдението, че превозът е безплатен, е да докаже този факт, докато пътниците са длъжни да докажат, че са имали „потвърдена резервация“, а не

„платена“ и потвърдена резервация, както предлага ответникът (тази гледна точка се споделя от някои състави на апелативния съд).

9. Следва също така да се отбележи, че при пакетните туристически екскурзии туроператорът е този, който е обвързан от договора за превоз с въздушния превозвач, и той плаща за полета. От своя страна, пътниците плащат за екскурзията, а не за полета. Следователно, ако екскурзията, за която е платено (независимо дали директно от пътниците или от друг субект от името на пътниците), включва полет (за който туроператорът е платил на превозвача), не става въпрос за „пътници, пътуващи безплатно“.
10. Запитващата юрисдикция също така има съмнения относно разбирането на понятието „пътници, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти“, съдържащо се в член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004, а именно дали става въпрос за отстъпка, предложена на пътника от превозвача (което запитващата юрисдикция е склонна да приеме), или тази разпоредба се отнася и до ситуация, при която превозвачът взема пазарно възнаграждение от туроператора, но този или друг субект предоставя на пътниците преференциални условия за участие в пакетното туристическо пътуване. Последното изглежда противоречи на целта на този регламент и е трудно приложимо на практика поради липсата на критерии за това какво да се счита за преференциални условия за участие в пакетно туристическо пътуване.
11. Запитващата юрисдикция счита, че тълкуването, предложено от превозвача и от някои състави на апелативния съд, е несъвместимо с целта и съдържанието на Регламент № 261/2004, който в съображение 5 изрично предвижда, че са защитени също така пътниците на полети не по разписание, включително и тези част от пакетни екскурзии, които имат ограничени възможности да докажат, че са платили за полета си на трети субект.
12. [...]
13. Отговорите на Съда на ЕС на поставените от запитващата юрисдикция въпроси и изясняването на посочените съмнения ще позволят да се определи дали ответният превозвач носи отговорност за обезщетяване за закъснението на спорния полет, и съответно ще определят основателността на иска.